aero JOURNAL HORS-SERIE
Juillet - Août 2016
HS N° 24

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

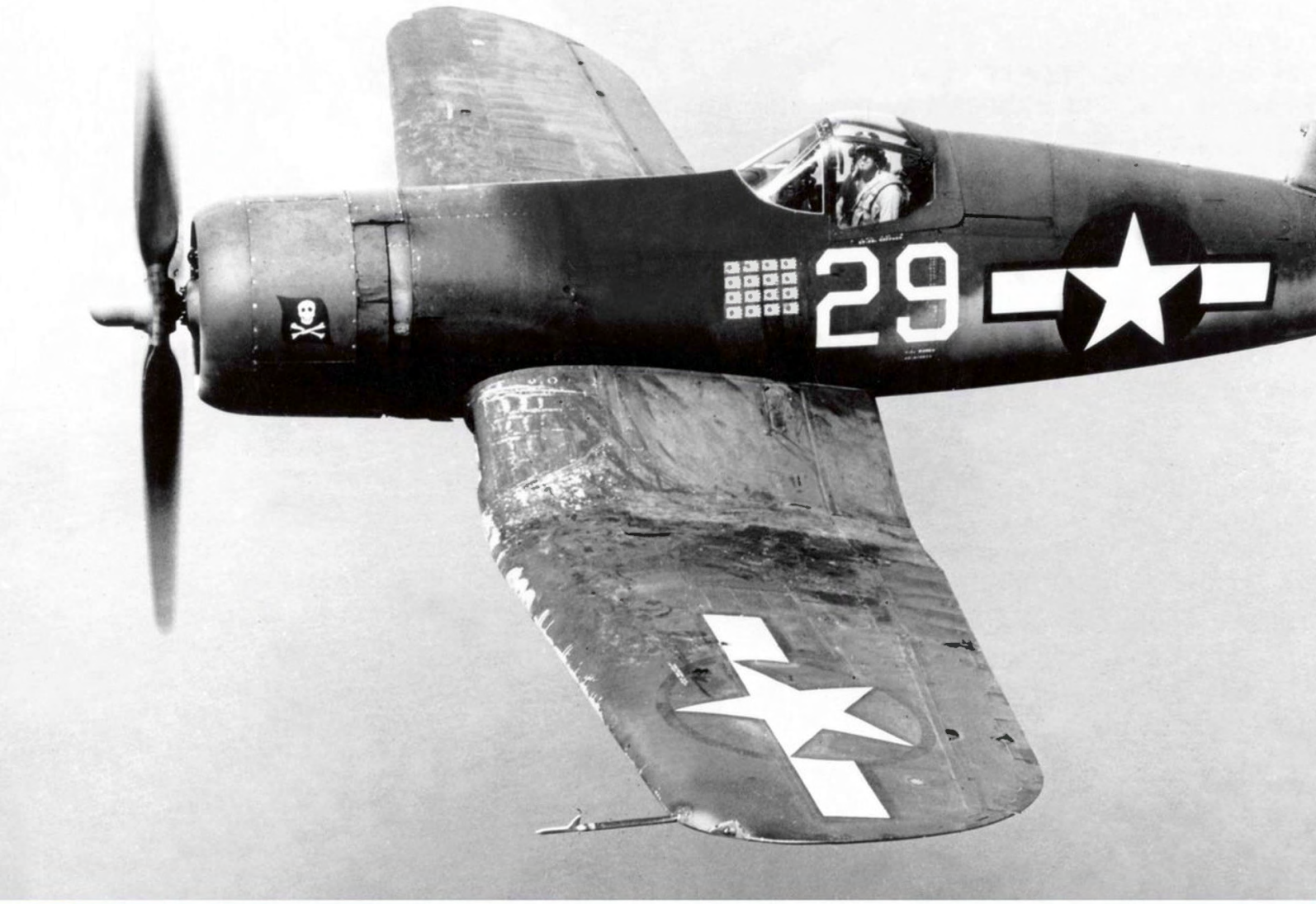
Les AS de l'US NAVY

DANS LA GUERRE DU PACIFIQUE 1941-1945

un magazine des éditions caractère

Les AS de l'US NAVY

DANS LA GUERRE DU PACIFIQUE 1941-1945



Aérojournal Hors-Série n°24
Juillet - Août 2016

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 1116K83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Service commercial J. Camus
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, N. Belivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

Retrouvez-nous sur Facebook : www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Par Christian-Jacques Ehrengardt

Profils couleur : Jean-Marie Guillou

Illustration de couverture : Jerry Boucher

Le *Lieutenant (jg)* Ira C. Kepford à bord de son F4U 1 (BuAer 55995) de la VF 17 avec lequel il remporte ses trois dernières victoires le 19 février 1944 pour porter son total à 16.

Toutes les photos proviennent de l'US NARA, sauf mention contraire

[NOTAM]

Band of Brothers

Si les grands as de l'US Army Air Force ont été fortement médiatisés pendant la Seconde Guerre mondiale, c'est parce que, d'une part, leurs succès donnaient lieu à un décompte tout à fait officiel et que, d'autre part, l'état-major général encourageait la compétition entre les *Air Forces*. Et si ceux de la fameuse *Mighty Eighth* sont devenus beaucoup plus populaires que les autres, c'est parce qu'ils ont bénéficié d'autres éléments favorables : la présence de nombreux photographes officiels sur les bases en Angleterre, peu distantes les unes des autres et proches de Londres, et les décorations flamboyantes de leurs avions qui fournissaient un visuel très accrocheur (aujourd'hui, on dirait « vendeur »). Et pour nous, Français, le fait qu'ils ont activement participé à la libération de notre pays.
Il est bien évident que sur les vastes étendues du Pacifique, la couverture médiatique se heurtait à de nombreux obstacles matériels, surtout en haute mer. Si les deux grands as de l'USAAF sur ce théâtre d'opérations, Dick Bong et Tommy McGuire, ont connu la notoriété, ils le doivent surtout au désir du « patron » de la *Fifth Air Force*, le *Major General* George C. Kenney, de les placer sous les projecteurs de la presse afin de se faire valoir auprès de sa hiérarchie pour des motifs très personnels.
Cette lutte d'ego n'a pas eu lieu au sein de l'US Navy.
Bien que ne pouvant pas être comparée à la « Royale » française ou britannique pour des raisons historiques, elle n'en a pas moins adopté les mêmes codes, qui se résument en deux maîtres mots : *Team work* – travail d'équipe. Dans un espace aussi confiné qu'un porte-avions, sans ouverture sur le monde extérieur pendant de longues semaines, ce genre de compétition aurait pu avoir des effets indésirables. Les pin-up ou autres décorations rutilantes ont été bannies des ponts d'envol, et si l'on excepte la gueule de chat de la VF-27, les décorations des Hellcat ont été tout sauf sexy.
La Navy n'a pas souhaité tenir un registre officiel des victoires individuelles. Pour autant, cela ne l'a pas empêché de mettre en avant ses « as », dont elle a toujours refusé l'existence, ne serait-ce que pour lever des fonds auprès de la population (les fameux *War Bonds*) et enrôler les jeunes étudiants, quand ceux-ci sont revenus au pays pour prêcher la bonne parole.
Il a donc appartenu à des chercheurs privés de retracer le palmarès des pilotes les plus performants, et cette tâche a été remplie avec zèle par Frank Olynyk, historien de l'*American Fighter Aces Association*. Ses travaux, couplés à nos recherches dans les archives officielles, nous ont permis de dresser un panorama aussi complet que peut l'être un hors-série.

CJE

PRÉAMBULE p.04
LES CAMPAGNES
1941 p.18
1942 p.19
1943 p.38
1944 p.56
1945 p.92
ÉPILOGUE p.106
ANNEXES p.109

Notre couverture : Le 19 juin 1944, le *Lieutenant* Richard E. Stambook de la VF-27 apporte sa contribution au « Great Marianas Turkey Shoot » en revendiquant trois « Zeke » et un « Judy » ; ce dernier constitue sa cinquième victoire, ce qui lui permet de décrocher le statut officieux d'as. Il finira la guerre avec un total de 10 succès.
À retrouver sur : www.the-vaw.com

PRÉAMBULE

Les as de l'US Navy n'existent pas Nous les avons rencontrés

Aussi curieux que cela puisse paraître, le terme « d'as » est incorrect, voire abusif, en ce qui concerne les pilotes de l'US Navy. Mais avant d'expliquer pourquoi, revenons sur la définition de ce mot. Le principe, tel qu'il a été officialisé au sein de l'US Army Air Force, peut se résumer à cette expression populaire : « *five down and glory !* » (cinq au tapis et c'est la gloire). Parmi les *Air Forces* ayant pris part au second conflit mondial, c'est la *Eighth* qui a été la plus attachée à compiler le résultat de tous ses engagements aériens, classant les victoires aériennes en trois catégories : (avion) détruit, probablement détruit et endommagé. Seuls cinq appareils ennemis abattus en vol, qu'ils le soient en un seul morceau ou par addition de fractions (si la destruction d'un avion ennemi était attribuée à deux pilotes conjointement, chacun recevait le crédit d'une demi-victoire, un tiers pour trois pilotes, etc.), permettaient de décrocher le titre envié « d'as ».

Au retour d'une mission, les pilotes étaient débriefés par un officier de renseignements, puis leur compte rendu circonstancié (*Encounter Report*) était éventuellement transmis à un *Victory Credit Board* [1], qui, au vu des pièces justificatives (témoignages et éventuellement film de la cinémitrailleuse), décidait soit de confirmer la victoire, soit de la déclasser en « probable » ou « endommagé », voire de la retoquer. Malgré la méticulosité des officiers de renseignements et des membres du comité, il était impossible d'éviter les surestimations, d'autant plus nombreuses qu'il y avait d'unités distinctes impliquées.

Rien de tout cela n'a existé au sein de l'US Navy !

L'Amirauté n'a jamais décerné le titre « d'as » et ne s'est pas davantage préoccupée de publier de listes officielles des victoires remportées par ses aviateurs. Cette politique tient sans doute à la mentalité qui prévalait au sein de la Marine de mettre en avant l'esprit d'équipe, à l'inverse de celle de l'USAAF, qui jouait plus sur le registre individuel. Dans un espace aussi fermé que l'est un bâtiment en haute mer embarqué pour de longues, très longues croisières, la cohésion d'un groupe est essentielle pour assurer les missions dans les meilleures conditions de succès.

Pour autant, cela n'a pas empêché la Navy de médiatiser ses meilleurs éléments pour des raisons de propagande – il fallait bien lever des fonds et inciter les jeunes à s'enrôler dans l'Aéronavale. Et il ne faut pas croire non plus qu'il n'y ait pas eu une forte émulation entre les escadrilles et les pilotes, même si ceux-ci n'étaient pas tenus informés aussi régulièrement que leurs collègues de l'Air Force de l'évolution des palmarès de leurs « concurrents ».

Il est intéressant de noter à cet égard que lors de la reformation de la VF-18, le 25 janvier 1945, le journal de bord précise que l'escadrille comporte un pourcentage élevé de pilotes expérimentés, notamment le *Lieutenant* Cecil E. Harris, cité comme étant « le second as au palmarès de l'US Navy [2] » –, comme quoi, certains tenaient des statistiques précises !

Sur les quelque 1 300 as américains de la Seconde Guerre mondiale, 357 ont appartenu à l'US Navy, dont 307 ont décroché ce titre à bord du F6F Hellcat.

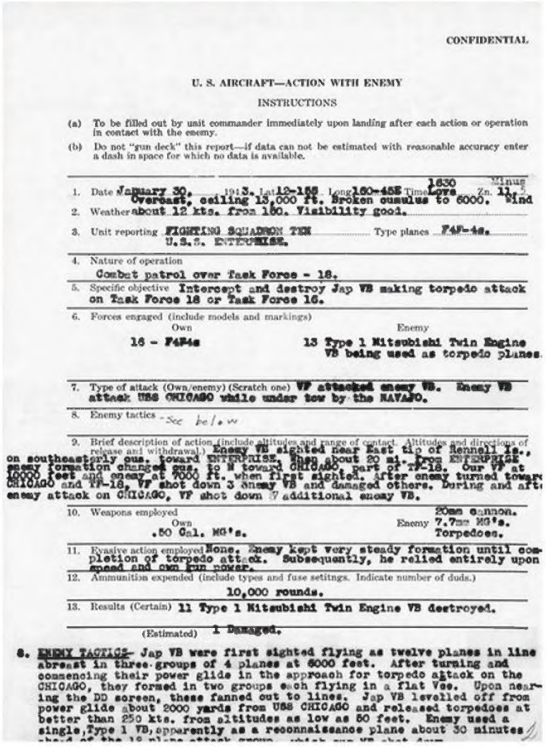
[1] Ce *Victory Credit Board* statuait sur toutes les cibles, terrestres, navales, fixes ou mobiles – de la pièce d'artillerie à la bicyclette.

[2] Son compteur restera bloqué à 23, mais les archives de la VF-18 lui donnent deux victoires supplémentaires, hélas sans autre détail.

◄ Si les autorités de l'US Navy ne tenaient pas le palmarès des pilotes à jour de manière officielle, eux-mêmes s'en chargeaient et ils en étaient même très fiers, comme le prouve cette photo montrant trois officiers de l'USS *Essex* (CV-9) lors du deuxième tour d'opérations de la VF-9 (mars 1943 – février 1944). De gauche à droite : le *Lieutenant* Kenan C. Clark Jr., *Executive Officer* (une victoire contre un Curtiss français le 8 novembre 1942), *Lieutenant Commander* Herbert N. Houck, commandant l'escadrille (6 vict.), et le *Lieutenant Commander* Philip H. Torrey Jr., *Commander Air Group* CVG-9 (2 vict.). On note les six cocardes françaises recouvertes d'une croix gammée représentant les victoires de l'escadrille contre l'aviation de Vichy lors de l'opération « Torch » du 8 novembre 1942 !

Le porte-avions : un espace restreint Comme le papier à bord...

Il faut distinguer deux cas : les unités basées à terre et les unités embarquées.
Un porte-avions, aussi grand soit-il, reste un lieu clos et exigu, où tout ce qui n'est pas directement lié à la conduite des opérations – homme ou matériel – est fortement contingenté ; il n'y a pas un mètre carré superflu. De ce fait, la bureaucratie est réduite au strict minimum, et le personnel administratif le moins nombreux possible – et même le papier est rationné à bord ! Il n'est donc pas question de remplir des formulaires individuels. Le seul document où le nom des pilotes victorieux est censé apparaître est l'*Aircraft Action Report*, un compte rendu rédigé par le commandant du dispositif au retour de chaque mission. Ce rapport attache une importance aussi grande au décompte des munitions dépensées et au sort des équipages disparus qu'au nombre d'avions ennemis revendiqués. Il est ensuite transmis à l'*Air Combat Intelligence Officer* (ACIO), attaché à l'*Air Group*.
Si les citations, qui accompagnent les décorations, constituent une source intéressante, malheureusement, elles ne font aucune distinction entre les victoires remportées par le récipiendaire seul ou en collaboration avec d'autres pilotes.
Il n'existe aucune définition officielle de ce qu'est une victoire aérienne, celle-ci étant laissée à l'appréciation de chaque ACIO, avec des divergences notoires d'un porte-avions à un autre : par exemple, Eugene Valencia, qui avait détruit un chasseur japonais sans ouvrir le feu, juste en le forçant à percuter la mer, s'est vu refuser la victoire sous le prétexte qu'il ne l'avait pas descendu avec ses armes de bord.
L'ACIO n'exigeait aucune preuve. Il semble désormais évident qu'un grand nombre de revendications (notamment lors du fameux « Marianas Turkey Shoot » de juin 1944) ne reposait sur aucune base factuelle et que les surestimations ont atteint des sommets à faire pâlir de jalousie les as allemands du front de l'Est !
La situation était différente dans les unités basées à terre, moins gênées aux entournures en personnel administratif et en papier. Cependant, beaucoup se trouvaient loin de l'action, et celles qui étaient engagées dans les opérations, en particulier dans les Salomon, avaient des emplois du temps très chargés et des conditions de vie déplorables ; la paperasse passait au second plan et était souvent remplie plusieurs jours après l'action – et toujours sans véritable vérification.
La première victoire du Pacifique a été obtenue par l'*Aviation Radioman 1/c* William C. Miller, mitrailleur d'un SBD-3 de l'escadrille VS-6 (USS *Enterprise*), lors de l'attaque de Pearl Harbor le 7 décembre 1941 ; le premier succès d'un pilote de chasse est à porter au crédit du *Lieutenant (jg)* Wilmer E. Rawie, de la VF-6 (USS *Enterprise*), au-dessus de l'île Taroa (Maloelap, archipel des Marshall) le 1er février 1942 [3]. La dernière victoire a été remportée au large de Kamogawa (Honshû), le 15 août 1945 à 16h00, par l'*Ensign* Clarence A. Moore [4] de la VF-31 (USS *Belleau Wood*). L'US Navy a revendiqué 6 826 avions ennemis abattus pendant la guerre, toutes unités et tous théâtres d'opérations confondus, le détail pour le Pacifique figure dans un encadré en fin de texte.
Nous devons saluer au passage le travail inlassable de recherche effectué pendant des années par Frank Olynyk, ancien président de l'Association des as américains, qu'il a publié dans *Stars and Bars* [5], permettant ainsi de reconstituer la majeure partie des palmarès des pilotes de l'US Navy.



CONFIDENTIAL

U. S. AIRCRAFT—ACTION WITH ENEMY

INSTRUCTIONS

(a) To be filled out by unit commander immediately upon landing after each action or operation in contact with the enemy.
(b) Do not "gun deck" this report—if data can not be estimated with reasonable accuracy enter a dash in space for which no data is available.

1. Date January 30, 1943. Lat 12-15S Long 160-45E Time 1630 Zone Love Minus 11
2. Weather Overcast, ceiling 13,000 ft. Broken cumulus to 6000. Wind about 12 kts. from 180. Visibility good.
3. Unit reporting FIGHTING SQUADRON TEN U.S.S. ENTERPRISE. Type planes F4F-4s.
4. Nature of operation Combat patrol over Task Force - 18.
5. Specific objective Intercept and destroy Jap VB making torpedo attack on Task Force 18 or Task Force 16.
6. Forces engaged (include models and markings)
Own: 16 - F4F4s
Enemy: 13 Type 1 Mitsubishi Twin Engine VB being used as torpedo planes.
7. Type of attack (Own/enemy) (Scratch one) VF attacked enemy VB. Enemy VB attack USS CHICAGO while under tow by the NAVAJO.
8. Enemy tactics - See below
9. Brief description of action (include altitudes and range of contact. Altitudes and directions of release and withdrawal.) Enemy VB sighted near East tip of Rennell Is., on southeast. Ply gun. toward ENTERPRISE. Then about 20 mi. from ENTERPRISE enemy formation changed gun. to N toward CHICAGO, part of TF-18. Our VF at 10000 feet and enemy at 7000 ft. when first sighted. After enemy turned toward CHICAGO and TF-18, VF shot down 3 enemy VB and damaged others. During and after enemy attack on CHICAGO, VF shot down 7 additional enemy VB.
10. Weapons employed
Own: .50 Cal. MG's.
Enemy: 20mm cannon. 7.7mm MG's. Torpedoes.
11. Evasive action employed None. Enemy kept very steady formation until completion of torpedo attack. Subsequently, he relied entirely upon speed and own gun power.
12. Ammunition expended (include types and fuse settings. Indicate number of duds.) 10,000 rounds.
13. Results (Certain) 11 Type 1 Mitsubishi Twin Engine VB destroyed.
(Estimated) 1 Damaged.

8. ENEMY TACTICS- Jap VB were first sighted flying as twelve planes in line abreast in three groups of 4 planes at 6000 feet. After turning and commencing their power glide in the approach for torpedo attack on the CHICAGO, they formed in two groups each flying in a flat Vee. Upon nearing the DD screen, these fanned out to lines. Jap VB levelled off from power glide about 2000 yards from USS CHICAGO and released torpedoes at better than 250 kts. from altitudes as low as 50 feet. Enemy used a single Type 1 VB, apparently as a reconnaissance plane about 30 minutes

▶ Si ce compte rendu de mission signé du *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr., commandant la VF-10, mentionne la destruction de onze « Type 1 Mitsubishi Twin Engine VB » en date du 30 janvier 1943, en revanche, il ne comporte pas la liste des vainqueurs. Pourtant, lui-même revendique à cette occasion sa 4e et dernière victoire, tandis qu'un pilote réalise un triplé (*Ensign* Edward L. Feightner, qui terminera la guerre avec 9 succès et sa carrière au grade de *Rear Admiral*) et deux un doublé.

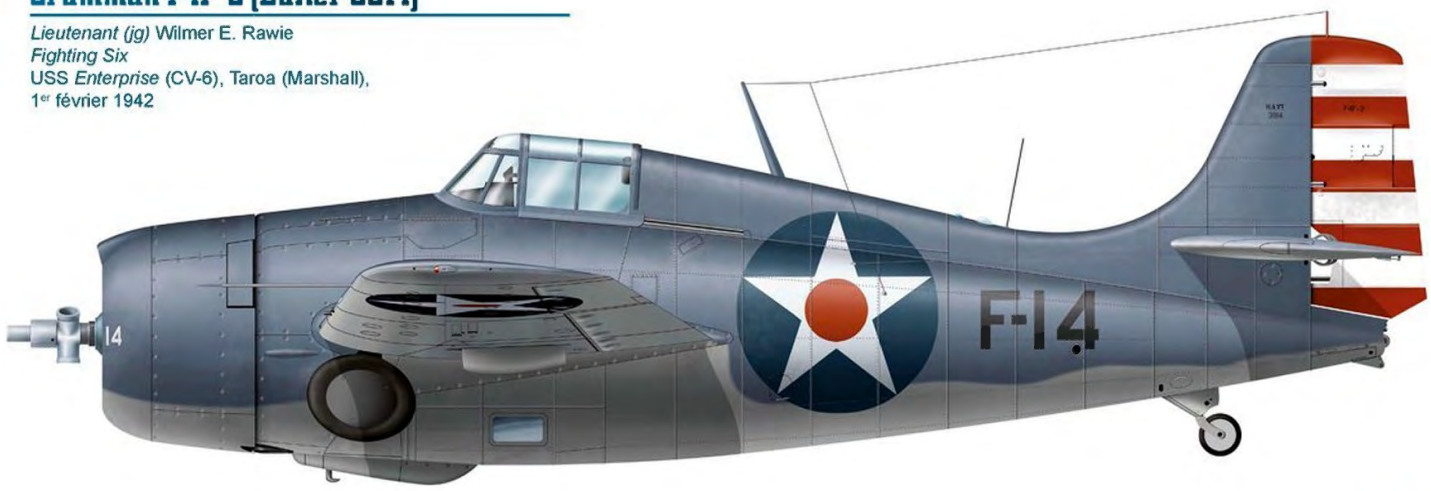
[3] Il n'ajoutera qu'un tiers de victoire à son palmarès.

[4] Son unique succès ; il était temps !

[5] Grub Street, Londres, 1995.

Grumman F4F-3 [BuAer 3914]

Lieutenant (jg) Wilmer E. Rawie
Fighting Six
USS *Enterprise* (CV-6), Taroa (Marshall),
1er février 1942



LES HOMMES

Pour devenir pilote dans l'US Navy, il existe deux filières : la voie royale de la Naval Academy pour ceux qui entendent faire carrière ou l'engagement à durée déterminée [6] dans l'US Navy Reserve. Le choix dépend pour beaucoup du niveau d'instruction : l'équivalent de bac + 2 pour l'académie et niveau seconde de lycée pour les autres – tous devant avoir entre 18 et 28 ans. La grande majorité des pilotes sont des officiers de carrière avant la guerre, mais, avec la rapide expansion de l'Aéronavale, ils seront largement minoritaires à la fin des hostilités.

Ceux qui entrent à la Naval Academy à Annapolis (Maryland) suivent d'abord un cursus d'un an commun à toutes les branches, qui passe par la pratique d'exercices physiques, des cours de mathématiques, l'apprentissage de la discipline, etc., enfin, tout ce qui est nécessaire pour transformer ces anciens civils en bons marins. Après un an de scolarité, chacun choisit alors sa spécialité, et ceux qui optent pour l'aviation sont orientés vers des *Naval Air Stations*, où ils vont passer un an avant de décrocher leur brevet et plusieurs mois d'instruction supplémentaire sur leur futur avion d'arme, en fonction de leurs vœux et de la décision du conseil d'orientation. Les « rookies » sont ensuite affectés en unité avec le grade d'*Ensign*, ce qui correspond à enseigne de vaisseau de 2e classe dans l'Aéronautique navale française (ou sous-lieutenant dans l'armée de l'Air).

▼ Surnommé le « Péril jaune » en raison de sa couleur sciemment choisie pour attirer l'attention des autres équipages sur la dangerosité potentielle de celui qui était à ses commandes, le Boeing NS/N2S, équivalent du PT-13 Stearman ou Kaydet de l'Air Force, était le premier appareil confié à la torture des apprentis-pilotes de la Navy. Ici, un NS2-2 de la NAS Corpus Christi (Texas) en 1943.

Fin 1941, l'US Navy dispose de 5 687 pilotes, qui ont été brevetés au cours des sept dernières années, mais tous n'ont pas la qualification requise pour opérer depuis un porte-avions. Ceux provenant de la Naval Academy (majoritaires) sont tous affectés aux unités de combat, les tâches subalternes (transport, hydravions, dirigeables...) étant réservées aux engagés – cette situation évoluera avec l'entrée en guerre.

Le rythme s'accélère de manière considérable après Pearl Harbor : 10 869 aviateurs sont brevetés en 1942, 20 842 en 1943, 21 067 en 1944 et 8 880 en 1945 ; les engagés représentent désormais 85 % du contingent. Les meilleurs éléments sont soit conservés comme

▲ Le mess des officiers d'état-major de l'USS *Wasp II* (CV-18) : nappe blanche, serviettes en tissu, assiettes en porcelaine, légumes variés, fruits… (Museum of Naval Aviation)

instructeurs, soit affectés aux porte-avions. En ce qui concerne ces derniers, 600 heures de vol sont exigées comme préalable, dont 200 sur leur avion d'arme. S'ils n'ont pas l'expérience de leurs futurs adversaires, qui ont pour la plupart ferraillé en Chine depuis 1937, ils disposent d'un sérieux bagage, qui fera de plus en plus défaut aux pilotes embarqués japonais, dont on sait que les jeunes bleus ne dépassaient pas les 200 heures de vol au moment de rejoindre leur unité opérationnelle en 1944. Autre avantage que possèdent les jeunes pilotes américains sur leurs homologues, le tir avec correction (ou déflexion) est enseigné dans les écoles de chasse, ce qui est rare, pour ne pas dire unique, dans le monde à cette époque.

À partir du début de l'année 1942, les escadrilles de chasse sont désormais peuplées de « moustachus » et de « rookies ». Les premiers, qui occupent les postes de commandement, présentent un carnet de vol impressionnant, qui comporte souvent plusieurs milliers d'heures passées aux commandes d'avions de type très différent – pendant l'entre-deux-guerres, il était fréquent, voire obligatoire, que les officiers d'active passent d'une spécialité à une autre [7]. Les moins chevronnés, *Lieutenants* et *Lieutenants (jg)*, commandent en vol une section de trois appareils ; ils sont aussi chargés de superviser certaines tâches subalternes. Enfin, les « bleus », qui sont les plus nombreux et qui sont sortis des écoles avec le grade d'*Ensign*, s'occupent des basses besognes, comme celle d'être les ailiers de leurs aînés.

Progressivement, les tactiques de combat, fondées au départ sur une base ternaire, évolueront sous l'influence de la guerre aérienne en Europe, favorisant des formations de deux éléments de chacun deux chasseurs pour une plus grande souplesse d'action entre le leader et ses ailiers. La « Thach Weave », qui n'était qu'une manœuvre défensive, pourra être abandonnée pour des tactiques plus agressives, adaptées à la plus grande puissance des nouveaux chasseurs en service, dès lors que l'US Navy pourra s'imposer tant en nombre qu'en qualité contre l'aviation de la Marine impériale nippone.

Si un porte-avions n'a rien d'un paquebot de croisière pour millionnaires, il offre néanmoins aux aviateurs le luxe de pouvoir dormir au sec, de manger à leur faim, d'être à l'abri des maladies tropicales (dengue, palu, malaria, dysenterie…) qui ravagent les organismes de leurs homologues « terrestres » et de pouvoir être soignés rapidement dans des locaux spécialement conçus. Relation de cause à effet ? Beaucoup d'as de la Navy deviendront octogénaires…

Toutefois, l'augmentation du nombre d'avions sur les *Fleet Carriers* en 1944 s'accompagnera également d'un accroissement du nombre d'aviateurs et de personnel de pont et de maintenance. Les officiers conserveront leurs prérogatives, mais les moins gradés devront se contenter de hamacs suspendus dans les coursives.

[6] Pour la durée de la guerre à partir de décembre 1941.

[7] Les plus gradés, qui voulaient devenir officiers généraux, étaient contraints d'accepter un commandement en mer : ils étaient marins avant d'être aviateurs.

▶ Et pendant ce temps à Guadalcanal…

◀ Aucun des quelque 60 000 pilotes de la Navy engagés pendant la Seconde Guerre mondiale n'a échappé à un stage d'entraînement avancé sur le brave SNJ, version du fameux North American AT-6 Texan destinée à l'Aéronavale – des milliers d'autres suivront leurs traces bien après la cessation des hostilités. Ici, des SNJ-4 de la NAS Corpus Christi (Texas) en juillet 1942. (Museum of Naval Aviation)

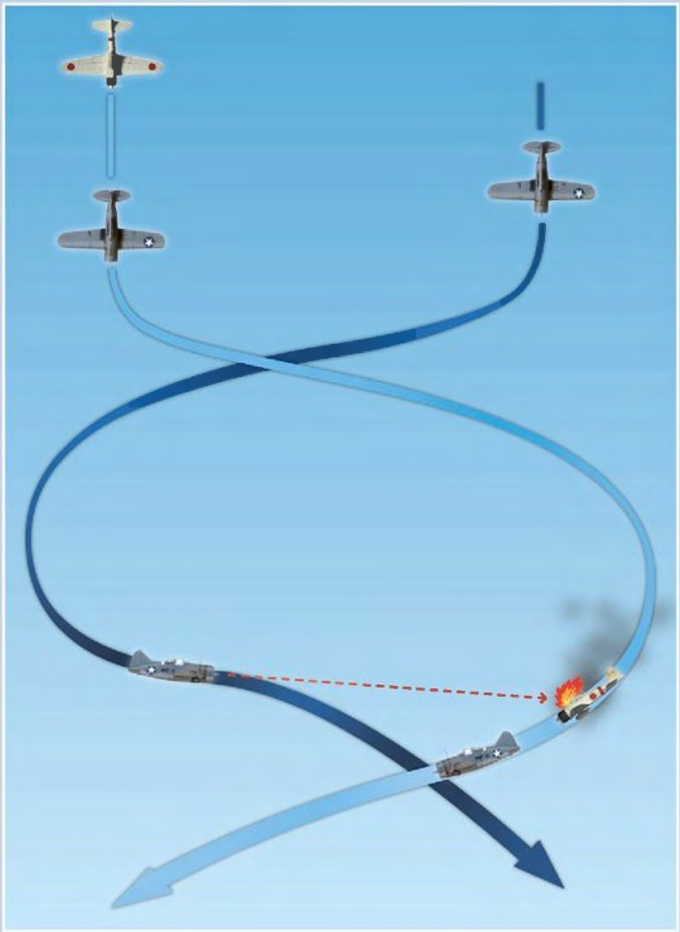
« THACH WEAVE »

Conçue par le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant l'escadrille de chasse VF-3 de l'USS *Yorktown*, la manœuvre dite de la « navette » constitue, à la mi-1942, la tactique la plus élaborée pour engager le combat avec des Zéro, sinon avec succès – car il ne s'agit que d'une manœuvre défensive –, tout au moins avec une meilleure chance de survie

S'inspirant des tactiques de la RAF mises en œuvre fin 1940 et influencé par l'expérience opérationnelle des *Flying Tigers*, Thach délaisse la traditionnelle formation de trois avions – dont les Allemands ont largement démontré les points faibles – et crée deux sections de deux avions qui volent continuellement en zigzag, en se croisant une fois par-dessus, une fois par-dessous. Les deux sections s'offrent ainsi une protection mutuelle. Lorsqu'un chasseur japonais attaque, l'avion qui se trouve en tête tourne à l'intérieur du rayon de virage de l'assaillant pour perturber sa visée en l'obligeant à effectuer une correction au but maximale. Pendant ce temps, le leader de la seconde section peut se placer sur les arrières de l'ennemi.

Cette tactique, imaginée fin 1941 en fonction des informations connues des performances du Zéro, reçoit le surnom de « Thach Weave » – la navette de Thach. Il faut attendre la première confrontation entre les F4F Wildcat et les Zéro lors de la bataille de la mer de Corail pour qu'elle soit testée grandeur nature. Son succès la fait adopter par toutes les unités embarquées de l'US Navy peu après. Sans donner un net avantage au Wildcat, qui manque singulièrement de puissance et de maniabilité par rapport à son adversaire, elle permet de compenser une partie de son handicap.

John Smith Thach est né le 19 avril 1905 dans l'Arkansas. Sorti de l'académie navale en 1927, il devient aviateur à part entière deux ans plus tard. Il est affecté à l'escadrille VF-1 jusqu'en juillet 1932,



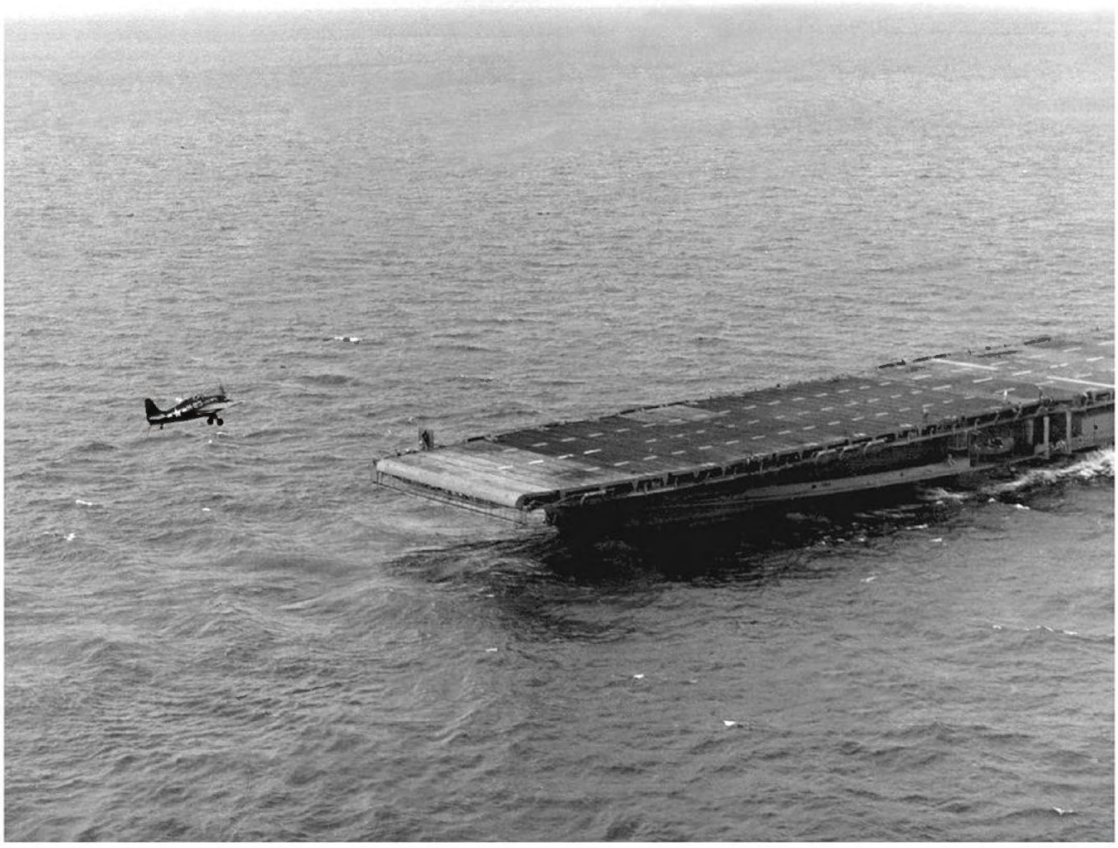
« Jimmy » Thach deviendra le troisième as de la Navy grâce à son triplé pendant la Bataille de Midway. Son avion arbore trois victoires, mais son palmarès exact après la grande bagarre du 20 février 1942 n'est en fait que de deux (deux demi-victoires et une victoire à part entière).

Le Lieutenant Commander John S. Thach, commandant le Fighting Three, en vol avec son ailier, le Lieutenant (jg) Edward H. O'Hare, celui-ci vraisemblablement sur un avion d'emprunt.

époque à laquelle il rejoint la BAN de Hampton Roads comme pilote d'essai. En juin 1934, il passe à la VP-9, puis le 15 janvier 1935, il rallie Norfolk au Panama en pilotant le XP2H-1, le plus gros aéroplane jamais construit aux États-Unis jusqu'alors.
Après un passage dans deux escadrilles de surveillance maritime, en juin 1939, il est affecté comme officier de tir aérien à l'escadrille de chasse VF-3, dont il prend le commandement peu avant Pearl Harbor. Il est promu *Lieutenant Commander* en janvier 1942. Il devient le troisième as de l'US Navy après son triplé dans la matinée du 4 juin 1942.
Hautement décoré pour ses états de service dans le Pacifique, il est affecté en état-major en août 1942. Il retourne sur les porte-avions en 1944 comme officier d'opérations des amiraux Mitscher et McCain. Promu *Captain*, il est invité à bord du *Missouri* par l'amiral Halsey lors de la cérémonie officielle de reddition du Japon.
Passé aux écoles aéronavales, il prend le commandement du *Sicily* pendant la guerre de Corée, puis celui du *Franklin D. Roosevelt* jusqu'en avril 1954. Contre-amiral en novembre 1955, puis vice-amiral en janvier 1960, il est promu amiral en mars 1965. Il occupe plusieurs postes de commandement en état-major avant de prendre sa retraite en mai 1967.
Avec un total de six victoires, Thach est, à 37 ans, l'as le plus âgé de toutes les forces aériennes US de la guerre.
John S. Thach s'est éteint le 15 avril 1981. ★

Palmarès de John S. Thach

20.02.42	1/2 quadrimoteur	350 milles E Rabaul
	1 bombardier embarqué	idem
	1/2 bombardier embarqué	idem
04.06.42	3 chasseurs embarqués	Midway



▶ Un General Motors FM-2 s'apprête à apponter sur l'USS *Sable* en 1944. L'US Navy a fait transformer en porte-avions d'entraînement deux anciens bateaux de tourisme à roues à aubes et chaudières à charbon, devenus les USS *Sable* (IX-81) et *Wolverine* (IX-84) et armés respectivement en août 1942 et mai 1943. Ces deux bâtiments patrouillaient inlassablement le lac Michigan pour former pilotes et LSO (*Landing Signal Officers*) à la délicate manœuvre de l'appontage, mais aussi les futures équipes de pont. Aujourd'hui, les profondeurs du lac Michigan font les délices des plongeurs spécialisés dans l'archéologie aéronautique ! (Museum of Naval Aviation)

LES OUTILS DE TRAVAIL

Quand, un certain dimanche de décembre 1941, s'ouvre la guerre du Pacifique, l'US Navy, comme son homologue de l'Armée, se trouve pour le moins démunie en termes de chasseurs modernes et performants capables de s'opposer à cette « invention du diable » qu'est le Zéro japonais – il restera d'un bout à l'autre du conflit son principal adversaire (comme le Messerschmitt 109 sera celui de l'USAAF en Europe). Petit à petit, la puissance industrielle des États-Unis permettra de combler cette différence et même de prendre un net avantage, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, mais cela n'ira pas sans quelques à-coups (le parcours du F4U Corsair est à cet égard symptomatique) ni à-peu-près (en dépit de statistiques flatteuses, le F6F Hellcat n'a certainement pas été le « chasseur du siècle »).

▲ Ce jeune *Ensign* de la VF-6 a apponté trop long lors de sa formation sur le F4F-3 et s'est retrouvé à prendre un bain forcé dans la baie de San Diego en mai 1941. On note avec intérêt les ballonnets de flottaison, un dispositif qui sera abandonné après deux ouvertures inopinées en vol, entraînant le décès d'un pilote.

Brewster F2A Buffalo

Au 7 décembre 1941, les F2A-2 ayant déjà été transférés à l'US Marine Corps, il ne reste en première ligne que les 16 F2A-3 de l'escadrille VF-2 embarquée sur l'USS *Lexington* (CV-2) ; ils quittent son bord fin janvier 1942 après une courte campagne dans le Pacifique au large des îles de Wake et Johnston ; la VF-2 n'a obtenu aucun succès aérien avec ses Buffalo, seul un infortuné PBY ayant failli tomber victime de leurs mitrailleuses. Les derniers exemplaires du F2A-3 – la casse n'a pas été négligeable – vont grossir les rangs de l'USMC ou terminer leur carrière dans les écoles.

Grumman F4F Wildcat

Au milieu des années trente, les rapides progrès technologiques plongent la Navy dans les affres. Les avions deviennent de plus en plus performants ; elle s'en réjouit autant qu'elle s'en inquiète, parce que, du même coup, leur vitesse d'atterrissage augmente proportionnellement à leur vitesse de pointe. On aura compris que la vitesse d'appontage constitue le principal sujet de préoccupation pour l'Amirauté. C'est la raison pour laquelle elle va freiner des quatre fers pour introduire des monoplans à bord de ses précieux porte-avions. Toutefois, il va bien falloir qu'elle s'y résolve si elle

◀ Le *Lieutenant Commander* Joseph C. « Jumpin' Joe » Clifton, *Skipper* de la VF-2, survole Miami à bord d'un Brewster F2A-3 du TRACOM (*Training Command*) le 16 novembre 1942. Bien que chef d'escadrille renommé et respecté, Clifton n'a obtenu que deux victoires à titre personnel (avec la VF-12). (Museum of Naval Aviation)

◀ Le gros inconvénient du F4F-3 est que ses ailes ne sont pas repliables. Sur un porte-avions, où chaque mètre carré est compté, cette situation entraîne une inévitable perte de place. La version F4F-4 apportera une nette amélioration dans ce domaine, ce qui permettra d'augmenter le nombre de chasseurs à bord des porte-avions. On voit ici le F4F-3 (BuAer 3982) et son pilote, l'*Ensign* Gayle Hermann de la VF-3, être montés sur le pont de l'USS *Saratoga* (CV-3) en octobre 1941 ; cet appareil sera perdu avec la VF-2 en mer de Corail sept mois plus tard.

▼ Si le *Bureau of Aeronautics* a laissé complaisamment Grumman traiter avec les Français et les Britanniques malgré le *Neutrality Act* qui interdisait la vente de matériel de guerre à des nations belligérantes, c'est qu'il espérait bien que ses clients imposeraient au constructeur des modifications que lui-même jugeait indispensables, mais dont Grumman ne voulait pas assumer la charge financière. Pari gagné, car la Royal Navy exigera et obtiendra des ailes repliables pour ses Martlet à cause de la faible hauteur de plafond des hangars de ses porte-avions. L'US Navy sera bénéficiaire de cette amélioration avec la version F4F-4, qui, comme le montre cette photo prise sur l'USS *Enterprise* en avril 1942, permet de monter deux avions à la fois sur le pont d'envol.

veut disposer d'une aviation embarquée de premier plan ; en octobre 1937, le TBF Devastator, premier représentant de cette nouvelle race, fait son apparition au sein d'une unité embarquée.

En mars 1936, le *Bureau of Aeronautics* (BuAer), dont l'une des tâches consiste à définir les cahiers des charges et de passer commande des aéronefs pour l'US Navy, se décide à signer son premier marché en faveur d'un monoplan à train rétractable et cabine fermée : le Brewster F2A Buffalo. Comme beaucoup de services techniques d'autres forces aériennes, le BuAer manifeste une certaine frilosité et demande à Grumman de développer en « sauvegarde » une version améliorée de son biplan F3F : le XF4F-1. Les calculs montrant que celui-ci serait, en termes de performances, à peine supérieur à son ancêtre direct et inférieur aux monoplans, l'idée est abandonnée. Toutefois, le XF4F-2, qui en est extrapolé, n'est finalement rien d'autre qu'un F3F monoplan ! Il va donner naissance à la première version opérationnelle, le F4F-3, qui reprend le même fuselage rondouillard de ses aïeuls sur lequel ont été greffés une aile médiane, un moteur compressé et un train escamotable de faible voie, qui sera toujours source de dandinements dangereux à l'appontage, surtout par vent de travers. Autre héritage de sa lignée, le F4F-3 ne dispose pas d'ailes repliables – un dispositif inconnu sur les biplans de la Navy, mais qui va vite se révéler indispensable pour augmenter le nombre d'appareils embarqués sur les porte-avions.

Ainsi né d'un compromis entre modernité et conservatisme, le Wildcat n'a rien d'un foudre de guerre. Il n'a guère d'arguments à opposer à ses adversaires, à l'exception d'une solide constitution, qui, dans bien des cas, fera la différence. Si ses quatre mitrailleuses de 12,7 mm s'avèrent suffisantes contre des avions japonais sans aucune sorte de protection, sa maniabilité et ses performances sont inférieures à celles du Zéro – sauf en piqué. Seules des tactiques soigneusement élaborées lui permettront de s'en sortir sans trop de casse et même (comme à Midway) avec un certain succès. Le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant la VF-3, aura ce jugement définitif après la bataille de Midway : « La quelconque réussite de nos pilotes de chasse contre le chasseur japonais Zéro ne peut en aucun cas être imputée aux performances des avions que nous pilotons. » Il ajoutera dans son compte rendu de combat (les mots ont été soulignés de sa main) : « Le F4F est pitoyablement inférieur en chandelle, maniabilité et vitesse. »

Au 20 décembre 1941, 47 exemplaires du F4F-3 occupent les ponts et les hangars des porte-avions de la *Pacific Fleet*, USS *Saratoga* (CV-3), *Yorktown* (CV-5) et *Enterprise* (CV-6).

En tout, 285 exemplaires [8] sont livrés avant de passer à la version évoluée, F4F-4, se distinguant par un blindage renforcé, un moteur P&W R-1830-86 Twin Wasp de 1 200 ch (déjà installé dans les derniers F4F-3) et des ailes repliables manuellement, qui permettent de passer de 18 à 27 appareils à bord des porte-avions ; il peut également emporter deux réservoirs largables de 220 l arrimés sous la partie fixe de la voilure (cette caractéristique sera reprise sur le FM-2). En mars 1942, la VF-6 (USS *Enterprise*) est transformée sur ce modèle ; elle est suivie de peu par la VF-8 de l'USS *Hornet*. Cette version dispose maintenant de six mitrailleuses : une amélioration de la puissance de feu qui laisse indifférents les pilotes dans le Pacifique [9], parce qu'ils n'en ont pas besoin pour transformer en torches les vulnérables avions japonais et qu'elle les prive de 10 secondes de durée de tir tout en réduisant la maniabilité et la vitesse ascensionnelle de l'appareil.

L'US Navy et l'US Marine Corps prennent en compte 1 168 F4F-4 jusqu'à la fin de l'année 1942, quand l'avionneur passe à son successeur, le F6F Hellcat. Pour autant, la production du Wildcat ne s'arrête pas là en raison des besoins immenses engendrés par le lancement de 115 porte-avions d'escorte [10] (CVE) et 9 porte-avions légers (CVL) pendant la durée de la guerre, mais aussi pour satisfaire ceux de la Fleet Air Arm britannique.

General Motors FM Wildcat

La fabrication est alors transférée à l'Eastern Aircraft Division à Linden (New Jersey). Cette filiale de la General Motors fait voler son premier Wildcat le 1er septembre 1942 sous la dénomination de FM-1. Semblable au F4F-4, il voit son armement ramené à quatre mitrailleuses, mais leur approvisionnement passe de 1 440 à 1 720 coups ; il est produit à 1 150 exemplaires, dont un tiers est fourni à la Fleet Air Arm.

En septembre 1943, Eastern se concentre sur le FM-2, une version équipée d'un Wright R-1820-56 Cyclone développant 1 350 ch avec son turbocompresseur. Dérivé du XF4F-8, dont deux prototypes volent en décembre 1942, il en hérite du nouvel empennage vertical agrandi. Les chaînes ne s'arrêteront qu'en août 1945, après que 4 777 exemplaires en auront été pris en compte ; les 1 677 derniers seront équipés de six lance-roquettes 5-in. sous les ailes.

Bien que dépassé quand il entre en service dans le Pacifique, le FM-2 s'avère pourtant particulièrement bien adapté aux opérations depuis les « Jeep Carriers » ou « Baby Flat-tops », surnoms donnés aux CVE, dont la longueur est la moitié de celle des porte-avions d'escadre (CV) et le déplacement réduit au tiers. Leur tâche consiste essentiellement à faire écran aux avions de reconnaissance et aux sous-marins ennemis – et aussi… à attirer les kamikazes. En principe, les CVE accueillent des escadrilles « composites » (VC), alignant généralement 12 Wildcat et 9 Avenger. La première victoire d'un FM-2 est à porter au crédit de la VC-63 (à bord de l'USS *Midway* – CVE-63), quand les *Lieutenant* John H. Dinneen et l'*Ensign* Rufus P. Kirk se partagent un « Tony » au large de l'île Simberi (archipel Bismarck) le 20 mars 1944 – ce sera d'ailleurs la seule et unique victoire de cette unité. Les FM embarqués à bord des CVE sont crédités de 422 victoires pour la perte de 13 des leurs en combat aérien – un taux de réussite tout à fait exceptionnel [11], qui s'explique néanmoins par le fait que les CVE ont été engagés dans des zones où la résistance ennemie dans les airs était moins dense.

Vought F4U Corsair

La logique aurait voulu que ce fût le F4U qui prenne la relève du F4F sur les ponts des « Flat-tops » américains. Bien armé (6 mitrailleuses lourdes avec 2 350 projectiles), bien protégé (75 kg de blindage autour de l'habitacle et du réservoir d'huile), le F4U-1 affiche une vitesse de pointe très intéressante (671 km/h à 6 000 m) grâce aux 2 000 ch de son P&W R-2800-8. L'inconvénient, c'est qu'il n'est pas adapté à la vie à bord – ou du moins est-ce la conclusion radicale à laquelle en vient la Navy après deux séries d'essais menés en septembre et en décembre 1942 [12].

[8] Plus 65 F3F-3A dénavalisés.

[9] Mais pas les Britanniques, équipés de la version export, baptisée Martlet, qui doit affronter des avions allemands plus coriaces à descendre, comme le Focke-Wulf Fw 200.

[10] Dont 38 seront livrés à la Royal Navy – avec leurs avions.

[11] Il faut néanmoins tenir compte d'un certain manque de fiabilité des statistiques officielles de l'US Navy.

[12] Pour en savoir plus, se reporter à *Aéro-Journal* hors-série n° 21 (août 2015).

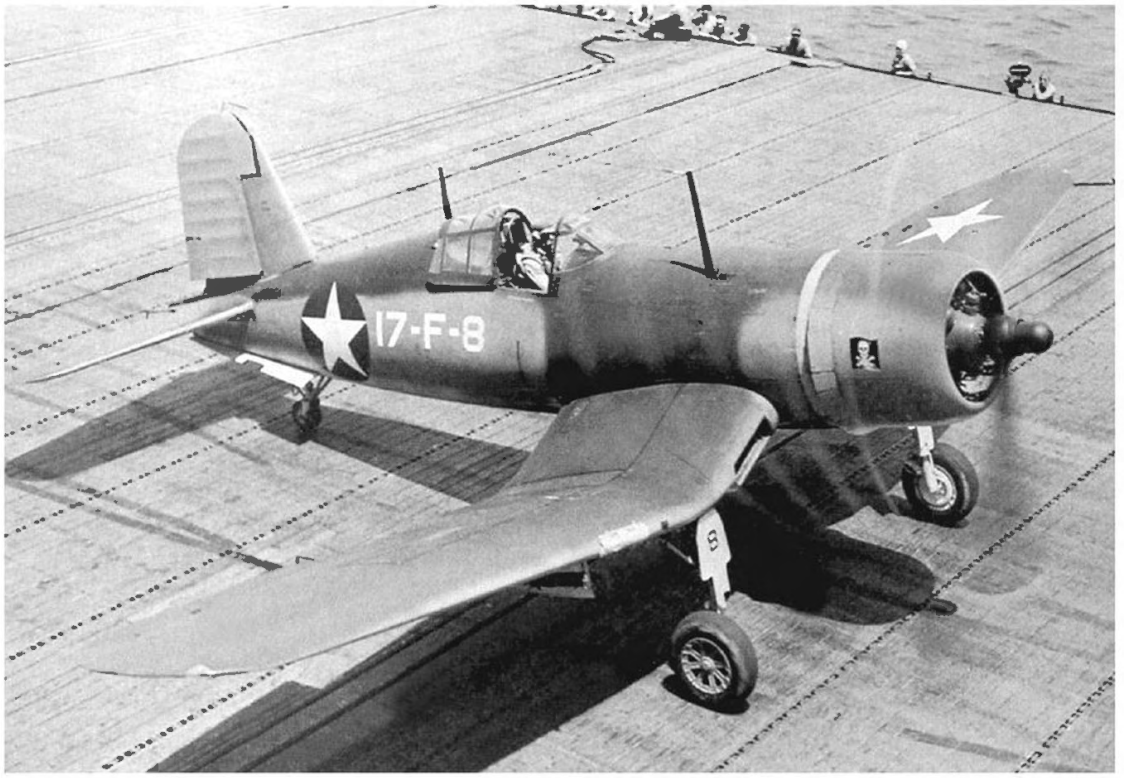
▶ « Jumpin' Joe » Clifton discute le coup avec ses pilotes de la VF-12 à San Diego. Le *Fighting Twelve* est le premier à être transformé sur Corsair. Cependant, il recevra des F6F avant même d'arriver dans les Salomon et sera embarqué sur l'USS *Saratoga*.

◀ Deux FM-2 de la CV-4 en mission de protection de TBM du porte-avions d'escorte USS *White Plains* (CVE-66) le 24 juin 1944.

◢ L'un des grands as de l'US Navy, « Swede » Vejtasa, se voit confier à son tour des essais de qualification du F4U-1 à bord de l'USS *Enterprise* (CV-6) entre décembre 1942 et janvier 1943. Cependant, ils ne seront guère plus concluants que les précédents. On note que les codes tactiques sont peints sur les ailes de manière à être lus de face.

L'escadrille VF-12, commandée par le *Lieutenant Commander* Joseph C. « Jumpin' Joe » Clifton, est la première unité de la Navy à toucher des F4U-1 à San Diego le 14 janvier 1943. En juillet, elle part pour Nouméa, où elle reçoit l'ordre de verser ses Corsair à l'USMC à Espiritu Santo et de commencer à s'entraîner sur F6F Hellcat.

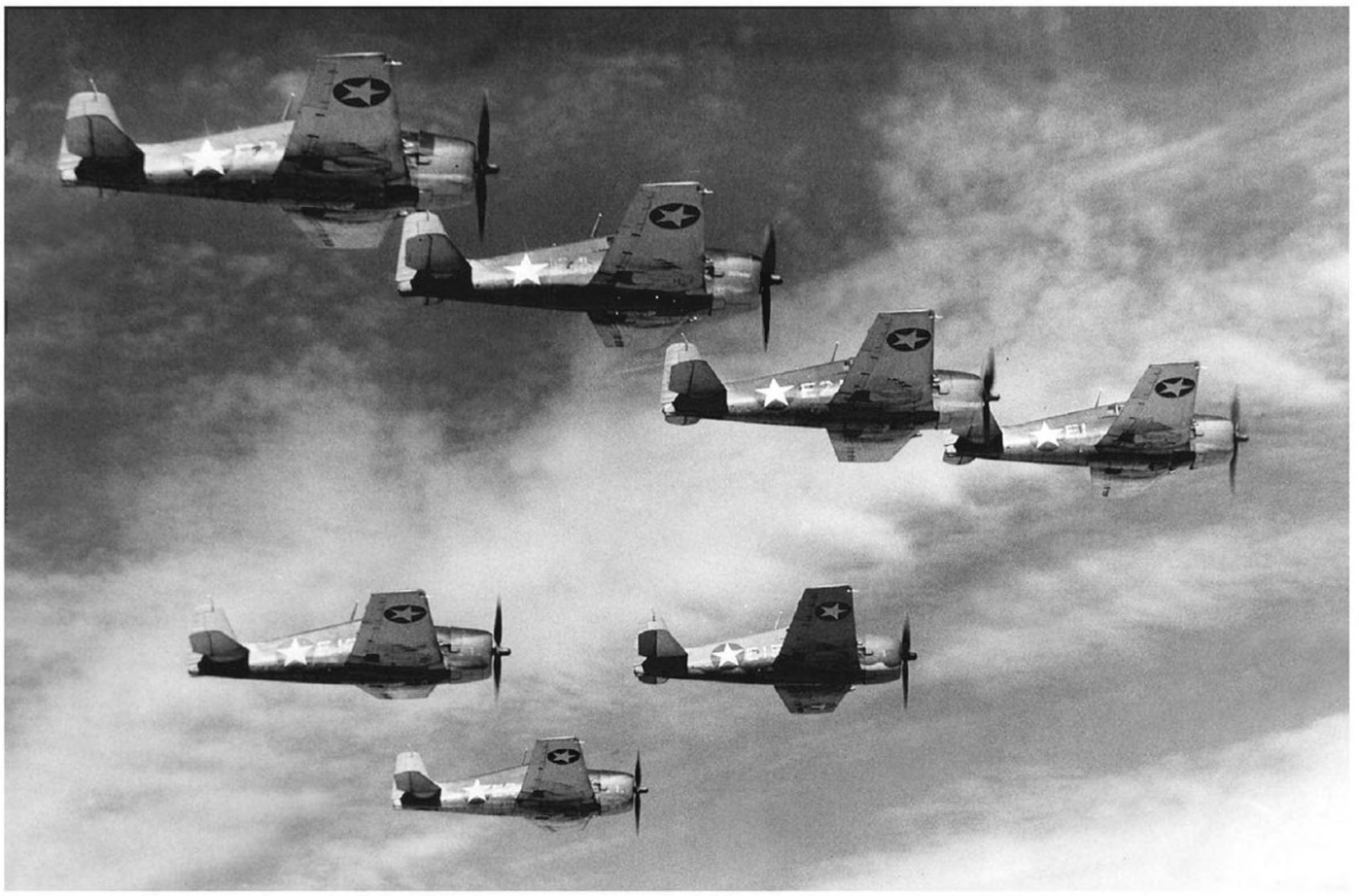
Quant à la VF-17 du *Lieutenant Commander* John T. Blackburn, après des essais de qualification à bord de l'USS *Charger* (CVE-30) en baie de Chesapeake en mars 1943, elle est embarquée sur l'USS *Bunker Hill* (CV-17) à destination des Salomon ; mais, arrivée à destination, l'escadrille rejoint Ondongo et effectuera son temps de service au sol jusqu'au 4 mars 1944.



◀ Malgré une nouvelle tentative de qualifier le F4U-1 Corsair à bord de l'USS *Charger* (CVE-30) en baie de Cheseapeake en mars 1943, l'optimisme des pilotes de la VF-17 d'être les premiers à opérer depuis un porte-avions sera douché quand l'Amirauté les débarquera de l'USS *Bunker Hill* (CV-17) à Espiritu Santo pour les baser en Nouvelle-Géorgie.

▼ La VF-3 à l'entraînement sur ses nouveaux F6F-3 à San Diego, en mars 1943, avant de devenir VF-6 à son arrivée à Hawaii.

Ainsi s'achève, avant même d'avoir commencé, la carrière de chasseur embarqué du Corsair – tout au moins provisoirement.
Le Corsair fait une timide réapparition sur un porte-avions en février 1944 quand la VF(N)-101, une escadrille de chasse de nuit récemment formée sur F4U-2, est partagée entre les USS *Enterprise* (CV-6) et *Intrepid* (CV-11).
Se décidant, finalement, à suivre l'exemple des Britanniques, l'Amirauté accepte enfin d'embarquer le Corsair sur ses porte-avions, mais les affecte aux CVE cédés aux Marines. Le phénomène des kamikazes bouscule les priorités. Si quatre des cinq CV armés pour la conquête des Philippines prennent à leur bord chacun deux escadrilles de l'USMC sur F4U et une de l'USN sur F6F, ce sont les Hellcat qui sont dédiés à l'interception des avions-suicides japonais, les Corsair se spécialisant dans l'attaque au sol, où, d'ailleurs, ils font merveille. Pourtant, le cinquième, l'USS *Bunker Hill* (CV-17), aligne quant à lui trois escadrilles de F4U-1D, y compris la VF-84 de la Navy.
Le Corsair n'étant plus *persona non grata* à bord des « toits plats », fin 1944, l'Amirauté opte pour un dédoublement de ses unités de chasse : la moitié « VF » conserve ses F6F, auxquels la Navy maintient sa confiance pour les interceptions ; la seconde moitié devient



« VBF » et reçoit les versions de chasse-bombardement F4U-1D, FG-1D et F4U-4. On remarquera que quelques VBF se sont néanmoins taillé un beau palmarès, en particulier les VBF-17 (*Hornet*) et VBF-83 (*Essex*) avec respectivement 125 et 91 victoires.
Seulement douze escadrilles de Corsair appartenant à l'US Navy seront engagées dans le Pacifique, en y incluant la VF-17 « Jolly Rogers », désarmée en mars 1944, et la VF-84, débarquée après le retour du *Bunker Hill* à Pearl Harbor en mai 1945. En juillet 1945, l'US Navy dispose de dix porte-avions d'escadre (CV) en opérations, ce qui représente 412 Hellcat et 281 Corsair, auxquels s'ajoutent les 144 Hellcat à bord des six porte-avions légers (CVL) et environ 90 Hellcat sur vingt porte-avions d'escorte (CVE). Comme on le voit, même à la fin de la guerre, le Corsair reste minoritaire dans l'inventaire de la Navy.
Les marins ont la rancune tenace.

Grumman F6F Hellcat

En 1942, les fournisseurs traditionnels en chasseurs de l'US Navy ont pour la plupart baissé pavillon. La Brewster Aeronautical Corporation, placée sous la tutelle de la Marine parce qu'en pleine déconfiture, a perdu la confiance de ses clients. La Curtiss-Wright Corporation, trop accaparée par de nombreux contrats en cours, ne parvient plus à innover. Quant à la Boeing Airplane Company, elle est devenue chasse gardée de l'Air Force à cause du programme du B-29. Maintenant que le Vought Corsair a été débarqué des porte-avions, une voie royale s'offre à Grumann et à son F6F Hellcat.
Le XF6F-1 naît du besoin exprimé par la Navy de disposer d'une option de secours en cas d'échec du XF4U-1, alors en cours d'essais. Le prototype vole le 26 juin 1942, quelques jours après la bataille de Midway. Le président de Grumman a l'idée de réunir plusieurs pilotes ayant participé à ces combats, notamment John S. Thach, pour recueillir leurs avis éclairés sur la manière d'améliorer son chasseur. Ceux-ci insistent sur le fait qu'il devra posséder une vitesse tant horizontale qu'ascensionnelle nettement supérieure aux chiffres avancés pour le XF6F-1. Grumann décide alors d'abandonner le Wright R-600 Cyclone de 1 600 ch pour le Pratt & Whitney R-2800 (B) Double Wasp, offrant une puissance accrue de 20 %, qui est installé dans le second prototype, renommé XF6F-3 et officiellement baptisé Hellcat.

▲ La VF-87, commissionnée le 1er juillet 1944 et embarquée sur l'USS *Ticongeroga* (CV-14) avec 30 F6F-5, 4 F6F-5N et 2 F6F-5P, reçoit, en avril 1945, le 10 000e Hellcat produit par Grumman, devant lequel posent le commandant du *Fighting Eighty-seven*, le *Lieutenant Commander* C. E. Ingalls Jr., et le CAG-87, le *Commander* Everett L. Phares. Lors de son seul tour d'opérations, l'escadrille ne remportera aucune victoire, mais perdra deux pilotes à la DCA ennemie.

◀ Un F6F-3 de la VF-2 est catapulté depuis le pont inférieur de l'USS *Hornet* (CV-12) en mars 1944. Cette procédure était rarement utilisée en opérations.

Conçus pour le même rôle, celui de chasseur de supériorité aérienne, les F4U et F6F deviennent des concurrents directs. Toutefois, soumis aux représentants du BuAer à l'été 1942, le XF6F-3 impressionne par son excellent comportement à basse vitesse et par sa bien meilleure vision vers l'avant, tant au sol qu'au moment le plus délicat : l'appontage. On ne peut néanmoins exclure le fait qu'il y ait eu une sorte de favoritisme envers Grumman au sein du BuAer, qui amènera celui-ci à bannir le F4U des ponts de l'US Navy et à promouvoir le F6F comme remplaçant du F4F Wildcat. Le premier F6F-3 de série quitte le sol trois mois et une semaine après le premier vol du XF6F-1, ce qui n'est pas un mince exploit de la part de l'avionneur !

Les premiers appareils de série sont versés à la VF-9 le 16 janvier 1943 ; elle embarque avec ses 36 F6F-3 sur l'USS *Essex* (CV-9) le 13 mars, mais devra patienter jusqu'au 5 octobre pour enregistrer ses premiers succès. L'unité suivante à être transformée est la VF-3, en mars 1943 ; cependant, à son arrivée à Hawaii, elle est rebaptisée VF-6 et est alors divisée en deux : placés sous les ordres du *Lieutenant Commander* Edward H. O'Hare, 24 appareils montent à bord de l'USS *Independence* (CVL-22), tandis que les 12 autres sont accueillis par l'USS *Princeton* (CVL-23). C'est à un membre de ce second détachement, le *Lieutenant (jg)* Richards L. Loesch Jr., qu'échoit l'honneur de revendiquer la première victoire du Hellcat :

Les porte-avions d'escadre

N° coque	Nom	Armement	Sort et observations
CV-1	*Langley*	20.03.42	† 27.02.42 – devenu AV-3 (11.04.37)
CV-2	*Lexington*	14.12.27	† 08.05.42
CV-3	*Saratoga*	16.11.27	
CV-4	*Ranger*	04.06.34	N'a jamais servi dans le Pacifique
CV-5	*Yorktown*	30.09.37	† 07.06.42
CV-6	*Enterprise*	12.05.38	
CV-7	*Wasp*	25.04.40	† 15.09.42
CV-8	*Hornet*	20.10.41	† 26.10.42
CV-9	*Essex*	31.12.42	
CV-10	*Yorktown II*	15.04.43	
CV-11	*Intrepid*	16.08.43	
CV-12	*Hornet II*	29.11.43	
CV-13 :	*Franklin*	31.01.44	
CV-14	*Ticonderoga*	08.05.44	
CV-15	*Randolph*	28.06.44	
CV-16	*Lexington II*	17.02.43	
CV-17	*Bunker Hill*	24.05.43	
CV-18	*Wasp II*	24.11.43	
CV-19	*Hancock*	15.04.44	
CV-20	*Bennington*	06.08.44	
CV-21	*Boxer*	16.04.45	
CV-22	*Independence*	14.01.43	Devenu CVL-22 (15.07.43)

Comme l'indiquent les initiales « A.G.C. » sur les trappes du train de ce F6F-3, il s'agit de l'avion personnel de l'*Air Group Commander*, en l'occurrence le *Commander* David McCampbell, chef du CVG-15, qui se prépare à décoller de l'USS *Essex* (CV-9) le 19 juin 1944 au large de Tinian. C'est lors de cette mission qu'il devient as en revendiquant cinq victoires (il en ajoutera deux autres dans l'après-midi). Derrière lui les F6F-3 de la VF-15, qui vont aussi faire une belle moisson, l'escadrille étant créditée de 67,5 victoires ce jour-là !

cet « Emily » descendu au large de l'île Howland le 1er septembre constituera d'ailleurs la seule de sa carrière.
Face aux A6M2 et A6M3 japonais, les pilotes américains se trouvent – enfin – en position de supériorité. Si le Zéro conserve une maniabilité supérieure, la puissance et les performances du Hellcat sur les plans horizontal et vertical lui permettent d'engager son principal adversaire sans tomber dans ce piège souvent mortel du combat tournoyant, même si le blindage du chasseur américain est capable de résister à plusieurs impacts d'obus de 20 mm ; en revanche, la peau très fine du chasseur Mitsubishi réagit assez mal à une rafale de six mitrailleuses 12,7.
Si l'on peut penser que le Corsair aurait fait un bien meilleur chasseur de supériorité aérienne, le Hellcat a été très prisé par ses pilotes, et l'un des plus grands as de la Navy, « Gene » Valencia, aura ce jugement définitif : « J'ai adoré le Hellcat. S'il avait su faire la cuisine, je l'aurais épousé. »

Les porte-avions

Aux 7 porte-avions d'escadre (CV) existants au 7 décembre 1941, l'US Navy en a ajouté 14 autres au cours de la guerre. Comme Jésus a multiplié les pains, les chantiers navals américains ont produit 9 porte-avions légers (CVL) et 77 porte-avions d'escorte (CVE) pris en compte par la Marine américaine ; pour mémoire, 38 autres CVE ont été fournis à la Royal Navy dans le cadre du « Lend-Lease ».

LES UNITÉS

Définitions

« Au début était le Verbe », dit la Genèse, donc il nous faut définir comment on désigne une escadrille de chasse au sein de l'US Navy. Elle n'est pas un *Fighter Squadron*, mais un *Fighting Squadron* (en abrégé, *FitRon*) ; la première dénomination ne s'imposera qu'après la guerre. Les unités sont officiellement appelées *Fighting Three* ou *Fighting Squadron Six*. Parce qu'on est toujours soucieux d'économiser la place sur les porte-avions, ces désignations sont condensées en VF-3 ou VF-6. Si le « F » semble évident, le « V » a souvent donné lieu à de nombreuses explications erronées. Pour la Navy, il n'existe que deux catégories d'unités : celles équipées en plus légers que l'air et celles équipées en plus lourds que l'air ; les premières reçoivent le préfixe « Z » (pour... Zeppelin) et les secondes le préfixe « V » – la quatrième lettre de « heaVier » (plus lourd). Il est à noter que cette nomenclature est encore d'actualité aujourd'hui.

En décembre 1941, la Navy ne dispose que de porte-avions d'escadre (CV) sur lesquels chaque VF embarque avec 18 à 20 appareils ; ce nombre est rapidement porté à 27, puis à 36 après Midway grâce à l'introduction du F4F-4 à ailes repliables. Cette innovation permet d'armer les porte-avions légers (CVL) et d'escorte (CVE) aux dimensions nettement inférieures à celles des *Fleet Carriers*. Les effectifs de ces derniers passent ensuite à 54, puis à 73 chasseurs, par diminution des effectifs des escadrilles de bombardement et de torpillage, au pic des opérations des kamikazes.

Dénominations

À l'origine, le numéro des escadrilles coïncide avec le *Hull Number* (numéro de coque) de leur porte-avions d'attache. Au début de la guerre, elles sont au nombre de quatre : une de chasse (VF), une de bombardement (VB), une de reconnaissance (VS) et une de torpillage (VT) ; elles composent un CVG (*Carrier Air Group*). Cependant, avec la rapide expansion de l'aviation embarquée et la nécessité de faire et défaire des *Task Forces* en fonction de la situation tactique, il ne sera pas toujours possible de respecter cette tradition. Par exemple, en février 1942, le CVG-10 (VF-10, VB-10, VS-10 et VT-10) se trouve à bord de l'USS *Enterprise* (CV-6), tandis que le CVG-3 de l'USS *Saratoga* (CV-3) réunit les VF-6, VB-3, VS-6 et VT-3.
Chaque escadrille est « commissionnée » (armée) et « décommissionnée » (désarmée) à chaque « tour », qui correspond à son temps d'engagement opérationnel, de six à douze mois ; pendant celui-ci, elle peut changer de porte-avions et même de théâtre d'opérations : c'est le cas de la VF-5 qui, au cours de son premier tour, sert à bord des USS *Ranger* (CV-4) et *Wasp* (CV-7) dans l'Atlantique, et de l'USS *Saratoga* (CV-3) lors du débarquement de Guadalcanal.
Même si les VF dissoutes sont souvent recréées (une ou deux fois), il s'agit dans la plupart des cas d'escadrilles entièrement nouvelles : nouveaux avions, nouveaux pilotes et nouvel état-major. Seules cinq VF ont connu trois tours d'opérations (VF-2, 5, 6, 9 et 10).

Commandements

Le *Commander Air Group* (CAG) ou *Air Group Commander* (AGC), qui dirige un CVG, est généralement un *Commander* (capitaine de frégate) ou un *Lieutenant Commander* (capitaine de corvette) de grande expérience qui a en charge la coordination des missions. Jusqu'en 1942, ce poste est confié au commandant d'une unité de bombardement ou de torpillage ; par la suite, il sera l'apanage d'un pilote de chasse.
Généralement placée sous les ordres d'un *Lieutenant Commander*, une VF ne compte que deux autres officiers supérieurs navigants : l'*Executive Officer* (commandant en second) et le *Flight Officer* (officier des opérations) – toujours cette question de place à bord.
Les escadrilles sont divisées en plusieurs *Divisions* de quatre ou six appareils chacune ; les trois premières divisions sont commandées par les officiers supérieurs et les divisions suivantes par un *Lieutenant* ou même un *Lieutenant (jg)* expérimenté.
Toujours pour des raisons de gain de place, les officiers de grade inférieur se voient confier les tâches subalternes : entraînement, gestion de l'armement, du personnel et du matériel de survie, entretien des parachutes, etc. Il n'y a que deux officiers non navigants, tous deux réservistes : un officier mécanicien et un officier de renseignements (ACIO).
Pour un nombre de 73 avions (après octobre 1944), une VF reçoit une dotation théorique de 95 à 110 pilotes. L'expérience prouvera que cette forte augmentation pose d'énormes problèmes, tant sur le plan administratif que sur celui du commandement ; avec un état-major aussi restreint que celui d'un *FitRon*, un tel nombre de pilotes est matériellement ingérable. À partir du 1er janvier 1945, les VF seront scindées en deux entités distinctes : une VF et une VBF – on en reparle plus bas. ★

1941

COUP DE TORCHON SUR LA STRATÉGIE

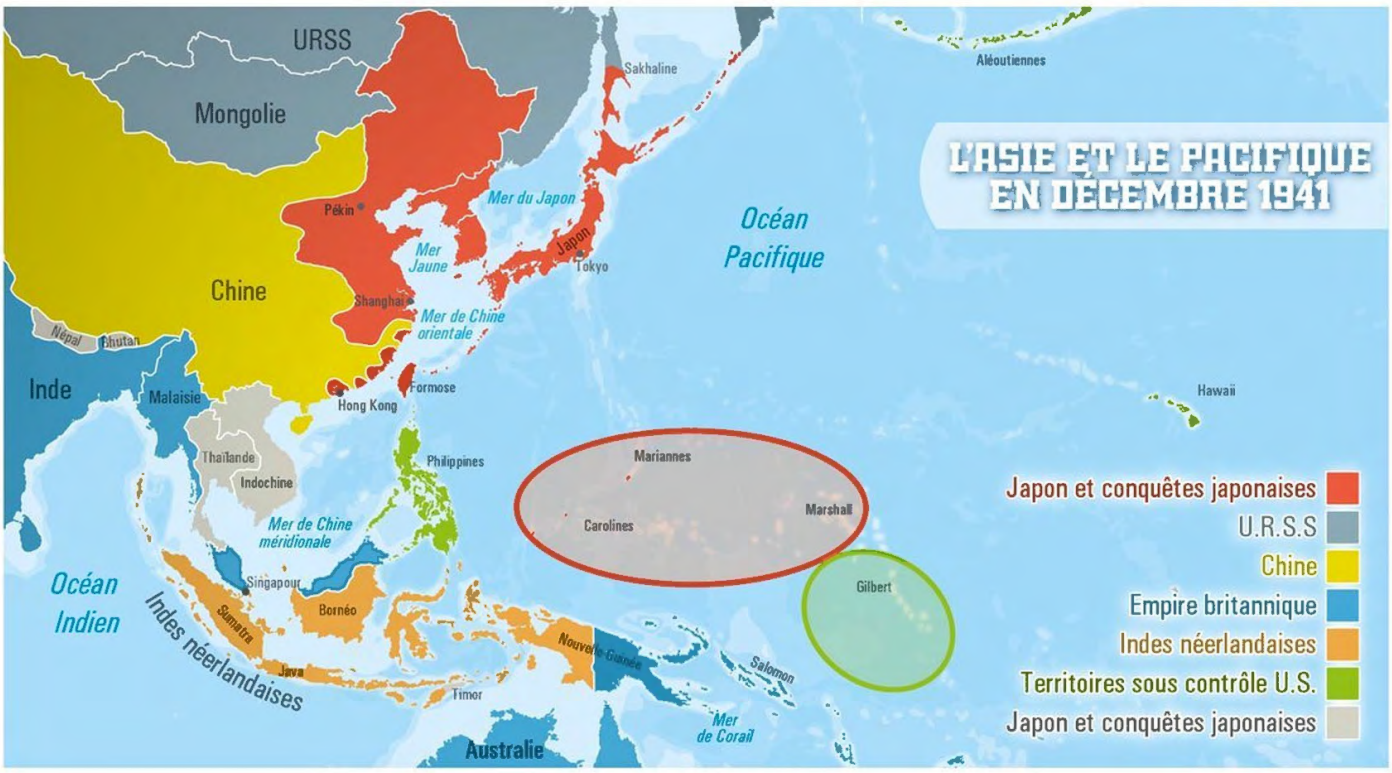
Le 7 décembre 1941, la guerre du Pacifique s'ouvre sur un coup de tonnerre qui frappe la rade de Pearl Harbor. Par chance, aucun des porte-avions alors en service ne s'y trouve : l'*Enterprise* revient à Hawaii après avoir renforcé la garnison de Wake, le *Lexington* fait route vers Midway pour la même raison, et le *Saratoga* a été renvoyé à San Diego pour radoubage en cale sèche ; les *Ranger*, *Yorktown* et *Hornet* se trouvent dans le port ou au large de Norfolk, et le *Wasp* mouille aux Bermudes.

Comme l'a écrit si plaisamment Frank Olynyk [1] : « Le fait [que les Japonais ont] raté les porte-avions a incontestablement raccourci la durée de la guerre et entraîné une profonde révolution au sein de l'US Navy. Désormais, les amiraux avaient besoin d'une tenue de plongeur pour rejoindre leurs postes de commandement [à bord des cuirassés], et l'entière responsabilité de la poursuite de la guerre reposait désormais sur les porte-avions et les sous-marins. »

[1] *Op. cit.*

Nous laisserons à d'autres plus qualifiés que nous le soin d'analyser ce brutal changement de stratégie de la Navy, nécessité par les circonstances, qui place dorénavant le porte-avions au centre des futures *Task Forces*, qui ne vont pas tarder à s'élancer dans l'immensité du Pacifique afin de reconquérir les territoires perdus. Les Américains ne se contenteront pas de copier le concept de la *Kidô Butai* japonaise, où plusieurs porte-avions opérant de conserve, dont le nombre varie en fonction de la situation tactique, constituent le noyau dur d'une force de projection ; grâce à leur immense puissance industrielle, ils vont transformer leurs *Task Forces* en une redoutable machine de guerre qui écrasera tout sur son passage. En octobre 1944, les *Third* (*Admiral* William F. « Bull » Halsey) et *Seventh Fleets* (*Admiral* Thomas C. Kindaid) formeront chacune un « L » de 80 km de long sur 20 de large !

▼ « Murderer's Row » – l'Allée des meurtriers. Les porte-avions d'escadre de la *Third Fleet* à Ulithi le 8 décembre 1944, de bas en haut : USS *Wasp* (CV-18), USS *Yorktown* (CV-10), USS *Hornet* (CV-12), USS *Hancock* (CV-19) et USS *Ticonderoga* (CV-14).



1942

THE YEAR OF THE « CAT »

Première tentative de reprendre l'initiative, la TF 11 (*Task Force* 11), constituée autour du *Lexington*, appareille d'Oahu le 22 janvier 1942 pour apporter son aide aux valeureux défenseurs de Wake ; le pétrolier USS *Neches* (AO-5) ayant été coulé par un sous-marin ennemi, la TF 11 n'a pas l'autonomie suffisante pour poursuivre sa route. Ce n'est peut-être pas plus mal ainsi, parce que l'île de Wake tombe le lendemain aux mains des Japonais et que la VF-2 à bord du porte-avions est équipée en F2A-3 ! Ce sera la seule opération dans le Pacifique à laquelle le Buffalo aura pris part ; débarquée à son retour à Oahu, la VF-2 est transformée sur F4F-3.

Pour autant, les débuts opérationnels du Wildcat ne sont pas placés sous les meilleurs auspices. Dans la soirée du 7 décembre 1941, comme de coutume avant son entrée dans la rade de Pearl Harbor, l'*Enterprise* envoie ses avions à terre. Traumatisés par les événements du matin, les servants de la DCA de Ford Island sont particulièrement nerveux ; distinguant à peine leurs silhouettes dans la pénombre, ils ouvrent le feu sur les six F4F de la VF-6 en approche de la piste : trois sont descendus en flammes, et deux pilotes doivent évacuer leurs avions endommagés. Le bilan est lourd : trois morts et deux blessés !

1er février 1942
Premières timides offensives

Fin janvier 1942, l'*Enterprise* et le *Yorktown*, récemment affectés à la *Pacific Fleet*, appareillent de Hawaii pour lancer des raids modestes contre des possessions japonaises. Il s'agit surtout, à vrai dire, de reprendre l'initiative et de roder les équipages en condition réelle.

Le « Big E », comme l'appelle affectueusement son équipage, s'attaque successivement à Kwajalein et Wotje, les F4F-3 de la VF-6 participant à l'attaque avec chacun deux bombes de 50 kg. Deux appareils sont perdus (avec leur pilote) au décollage, mais dans les airs, les Wildcat font des ravages : six victoires sont revendiquées, dont trois contre des « Type 97 » (vraisemblablement des « Claude »), deux contre des bombardiers non identifiés et la dernière contre un « hydravion à flotteurs ». Comme on l'a vu plus haut, Wilmer Rawie revendique la première victoire de l'US Navy.

Dans un entretien donné au *Bureau of Aeronautics* daté du 19 avril 1942, le *Lieutenant Commander* Nation, l'ACIO de l'USS *Enterprise*, revient sur cette victoire :

« On a eu un gars, là, dans tout ce chaos à Wotje, du nom de Rawie. Il a foncé droit sur un chasseur jap, et le Jap a foncé droit sur lui, alors il a raclé son ventre et son train sur lui et a réussi à rentrer. Il a descendu deux chasseurs [2]. »

La moisson du YAG (*Yorktown Air Group*) devant Makin et Jaluit sera plus maigre : un « patrouilleur quadrimoteur » (probablement un « Mavis ») abattu par deux pilotes, dont l'*Ensign* Elbert S. McCuskey (VF-42). Au sujet de cette victoire, le *Lieutenant Commander* C. C. Ray, officier des transmissions du *Yorktown*, écrira :

[2] Il n'en eut qu'un seul.

« Nous avons descendu un patrouilleur quadrimoteur ennemi cet après-midi. Je ne pense pas qu'il nous ait vus, parce que nous ne l'avons aperçu que quand il a franchi la couche de nuages. L'interception a été conduite par le directeur de la chasse [par radar]. L'*Ensign* McCuskey l'a rapidement descendu et a annoncé à la radio : *"Je lui ai troué le cul !"* Cela a été rapporté à sa fiancée, qui a écrit qu'elle espérait qu'il améliore son langage. La dernière fois que je l'ai vu [juillet 1942], son avion portait sept drapeaux japonais. Je ne sais pas s'il a amélioré son langage entre-temps, mais son adresse au tir, ça ne fait aucun doute ! »
Nous aurons l'occasion de croiser à nouveau la route de ce personnage haut en couleur.

[3] Variantes : *One-shot Lighter* (briquet à un coup), *Flying Cigar* et *Flying Zippo* !

20 février 1942
Le premier as de la Navy

Le 17 février 1942, le *Lexington*, intégré à la TF 11, part de Nouméa pour un raid sur Rabaul. Il a échangé son escadrille attitrée, la VF-2, débarquée pour être transformée sur F4F-3, contre la VF-3 du *Saratoga*, endommagé par une torpille le 11 janvier ; la VF-3 est commandée par un certain *Lieutenant Commander* John S. Thach.
Cependant, le 20 février, les navires américains sont survolés par un « Mavis » (*Hama Kôkûtai*), qui a le temps d'avertir sa base avant d'être descendu par deux F4F-3, dont un piloté par Thach lui-même (sa première demi-victoire) ; un second, qui n'a rien vu venir, va rejoindre son congénère au fond de l'océan. Le commandant de la TF 11 annule l'opération, mais il est trop tard.

« BUTCH » O'HARE

Edward Henry O'Hare est né dans une famille américano-irlandaise à St. Louis (Missouri) le 13 mars 1914. Il entre à l'Académie navale à l'âge de 21 ans et en sort avec le grade d'*Ensign* en juin 1937. Il sert à bord du cuirassé USS *New Mexico* jusqu'en 1939, quand il demande à être versé dans l'Aéronavale. Breveté pilote en mai 1940, il est promu *Lieutenant (jg)* un mois plus tard. Sa première affectation est pour la VF-3, qui vole sur F2A-2 depuis l'USS *Saratoga*. Après le torpillage de son porte-avions au large de Wake, le 11 janvier 1942, le CVG-3 est débarqué.
En février 1942, la VF-3, toujours sous les ordres du *Lieutenant Commander* John S. Thach, reprend du service avec l'USS *Lexington*. Fin mai, alors que le « Sara » est toujours en réparation, l'escadrille monte à bord de l'USS *Yorktown* avec ses nouveaux F4F-4 et un complément de pilotes venus de la VF-42.
Le 20 février 1942 constitue le jour de gloire de « Butch » O'Hare, qui lui permet d'accéder directement au grade de *Lieutenant Commander* avec effet au 8 avril 1942. Le 19 juin, après une longue permission destinée à lever des fonds pour la Navy sur le territoire américain, il est nommé commandant de la VF-3, qui est rebaptisée VF-6 le 15 juillet 1943. Le 17 septembre, il est promu CAG de l'USS *Enterprise*.
Face à la nouvelle menace que font peser les avions torpilleurs japonais opérant désormais de nuit et à une époque où les radars ne sont pas suffisamment miniaturisés pour les monter sur des chasseurs monomoteurs, « Butch » O'Hare participe à l'expérimentation d'une tactique consistant à constituer une équipe (« Bat Team ») comportant un « Hunter » – un TBF Avenger disposant d'un radar intégré – et deux « Killers » – deux F6F – guidés par le radariste du TBF jusqu'à l'acquisition visuelle de la cible. Les essais montrent qu'il s'agit d'une tactique à la fois aléatoire (risque de confusion, éblouissement des pilotes de chasse) et dangereuse (risque de collision) et, en fin de compte, peu efficace.
Le 26 novembre 1943, le TG 50.2 se voit menacé par une attaque aérienne au large de Tarawa. O'Hare décide de prendre le commandement de la « Bat Team », qui va ainsi effectuer la première interception aérienne nocturne menée depuis un porte-avions. Mais alors qu'il se place au milieu d'une formation de « Betty », le F6F-3 (BuAer 66168) de O'Hare se déporte sur la gauche, passe devant le TBF et disparaît à tout jamais dans la nuit. Malgré les efforts des aviateurs de l'*Enterprise*, aucune trace de l'avion et de son pilote ne sera retrouvée.
On a longtemps cru que O'Hare s'était trouvé par malchance dans le champ de tir du mitrailleur du TBF, l'AOM1/c Alvin Kernan, qui avait repéré un « Betty » arrivant sur les quatre heures haut de la « Bat Team ». Il faudra attendre 1997 et l'enquête menée par deux historiens réputés [a] pour disculper le malheureux mitrailleur d'avoir été à l'origine du plus célèbre cas de « friendly fire » de l'US Navy ; ceux-ci démontreront en effet que « Butch » O'Hare a en fait été descendu par le mitrailleur avant du « Betty ».
Outre la prestigieuse *Medal of Honor*, remise en main propre par le président Roosevelt le 21 avril 1942 pour son exploit du 20 février, « Butch » O'Hare a aussi reçu la *Navy Cross* et deux DFC. ★

Palmarès de « Butch » O'Hare

20.02.42	5 bombardiers	2°12 S – 157° 36 E
05.10.43	1 « Zeke »	19° 18 N – 166° 34 E
	1 « Betty »	idem

Déjà, 17 *Rikko* (G4M1 « Betty ») de la 4e *Kôkûtai* ont décollé ; ils auraient dû être armés de torpilles ou à la rigueur de bombes de 800 kg, mais ni les unes ni les autres n'ayant été livrées, ils n'ont été chargés que de deux bombes de 250 kg chacun ; les A6M2 basés à Rabaul ne disposant pas de réservoirs supplémentaires, les bombardiers s'envolent sans escorte. La formation se scinde en deux avant l'attaque. La première section est taillée en pièces avant d'atteindre son objectif : 5 *Rikko* sont abattus par les patrouilles de la VF-3 avant d'avoir largué leurs bombes, et les 4 autres sont descendus après. La seconde section de 9 bombardiers est détectée alors que tous les Wildcat courent après les survivants de la première ; il n'y a que deux appareils, lancés quelques minutes plus tôt, qui sont en mesure d'intercepter les nouveaux intrus. Son ailier devant renoncer, armes enrayées, le *Lieutenant (jg)* Edward H. O'Hare attaque donc seul par l'arrière avec un avantage d'altitude de 1 000 m ; il abat le bombardier le plus à droite, puis, dans la foulée, celui le plus à gauche. Trois autres suivent en quelques minutes en seulement deux passes supplémentaires ; les autres ne demandent pas leur reste. Sur les 17 *Rikko* dépêchés par la 4e *Kû*, seuls deux atterriront sur leurs roues à Rabaul ! C'est à la suite de ce combat que le Mitsubishi G4M Type 1 « Betty » gagnera – y compris chez les Japonais et à leur grand dam – son peu flatteur sobriquet de « briquet volant [3] ».

Chaudement félicité par le *Vice Admiral* Wilson Brown Jr., commandant la TF 11, et par le *Captain* Frederick C. Sherman, commandant le *Lexington*, pour avoir sauvé à lui seul le porte-avions, « Butch » O'Hare est promu de deux rangs supérieurs (*Lieutenant Commander*) et recevra la *Medal of Honor*. Il est le premier pilote de la Navy à devenir as et aussi à être honoré de cette prestigieuse décoration, décernée par le président des États-Unis au nom du Congrès (d'où son appellation erronée souvent employée de « médaille d'Honneur du Congrès »).

PREMIER AS DE LA NAVY

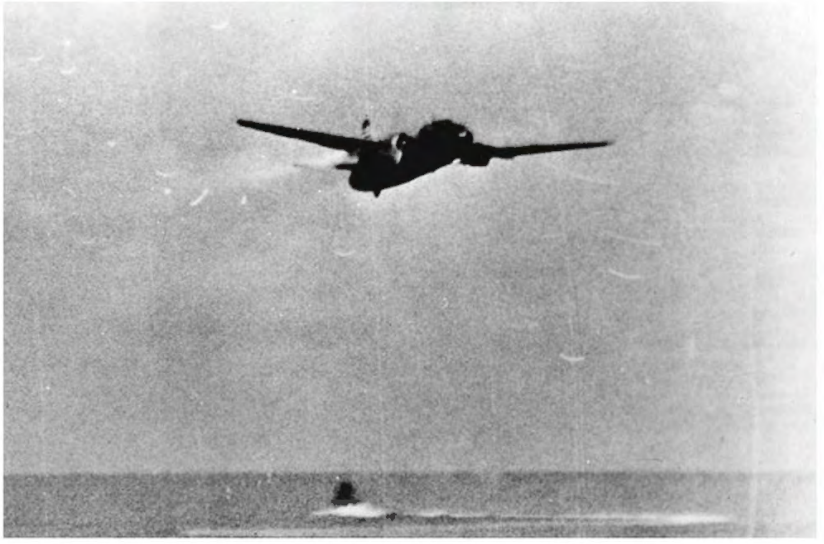
◀ « Butch » O'Hare.

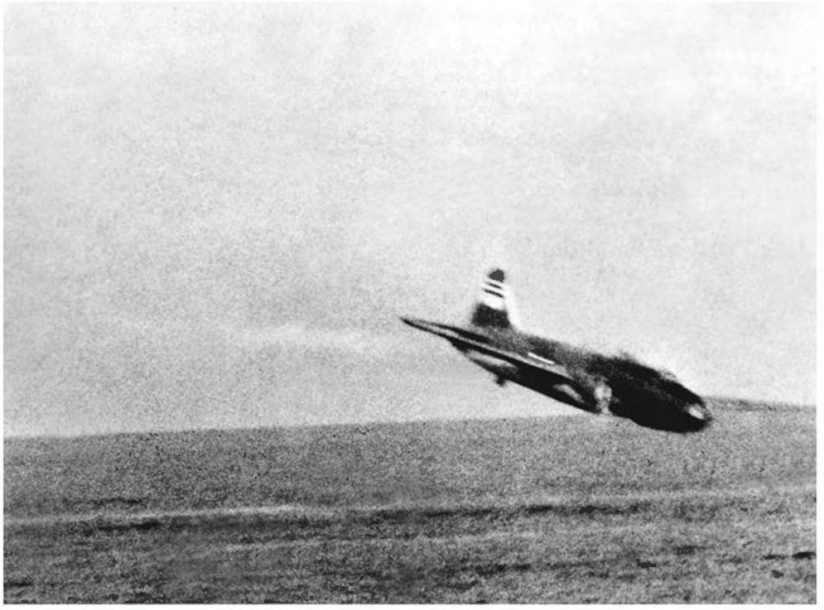
[a] *Fateful Rendezvous: The Life of Butch O'Hare* – S. Ewing & J.B. Lungstrom – Naval Institute Press, Annapolis, 1997.

▶ Le *Lieutenant (jg)* « Butch » O'Hare dans son F4F-3 décoré de l'insigne de Félix le Chat de la VF-3 et de ses victoires du 20 février 1942.

Grumman F4F-3 [BuAer 4031]

Lieutenant (jg) Edward H. O'Hare
Fighting Three
USS *Lexington* (CV-2), au large de la Nouvelle-Irlande, 20 février 1942





revendique deux Mitsubishi F1M1 « Pete » du *Kamikawa Maru* – les premiers de ses six succès :

« Nous n'avions pas de cartes précises de la région, et j'avais emporté un exemplaire d'un numéro du *National Geographic* sur les îles Salomon. Après avoir essuyé un gros grain tropical, nous avons émergé dans un soleil éclatant à la pointe Sud de Guadalcanal. J'ai mis le cap au nord-ouest pour survoler la passe de Sealark vers Tulagi, et nous sommes descendus à 1 200 m à la recherche d'avions amis à protéger. Le ciel était vide. Nous longions la côte de l'île Floride quand, tout à coup, à 13h50, trois hydravions à flotteurs ont surgi à 450 m venant droit sur nous. J'ai battu des plans pour signaler que je passais à l'attaque. Mon ailier [*Ensign* Edgar R. Bassett] m'a emboîté le pas. Nous avons manœuvré pour les prendre de flanc. J'ai choisi le second appareil, le plus proche, et Bassett a pris le dernier. Ma cible a aussitôt rompu la formation par un brusque virage en chandelle, mais je l'ai cueillie avant qu'elle n'ait achevé sa manœuvre. L'hydravion a plongé en flammes et a percuté la mer. À peine en ai-je eu terminé avec lui que je me suis aperçu que le leader avait réussi à se placer dans ma queue. Mais comment Dieu était-ce possible ? Un hydravion à flotteurs n'est pas censé effectuer une manœuvre aussi serrée ! En resserrant moi aussi mon virage, j'ai pu lui adresser une rafale avec correction maximale, puis j'ai mis les gaz pour me mettre à l'abri. Et j'ai retrouvé mon adversaire au-dessus de moi ! Je l'ai attaqué en chandelle à plein régime, mais il a contré la manip par un demi-tonneau afin

◤ & ◀ Les derniers instants du « Rikko » codé F-348, commandé par le capitaine de corvette Itô Takuzo, chef de la 4e *Kôkûtai*, touché à mort par « Butch » O'Hare le 20 février 1942. En dépit des dégâts subis, le pilote, le maître principal Watanabe Chuzô, a tenté de percuter le porte-avions *Yorktown* et n'en est pas tombé très loin, comme le montrent ces images.

▼ Deux des plus célèbres pilotes de chasse de la Navy en 1942 : à gauche, « Butch » O'Hare, premier as et premier récipiendaire de la *Medal of Honor* de l'Aéronavale US, et, à droite, « Jimmy » Thach, promoteur de la tactique défensive qui porte son nom, qui a sauvé la mise à plus d'un pilote de Wildcat.

2 mai 1942
Prélude à Tulagi

Nous sautons plusieurs mois et les raids des *Lexington* et *Yorktown* sur les aérodromes japonais conquis en Nouvelle-Guinée (Lae et Salamaua), le 10 mars 1942, ainsi que la croisière des *Hornet* et *Enterprise* dans le Pacifique, qui verra les B-25 de Doolittle lancés sur Tokyo, pour nous plonger dans la première confrontation des Marines américaine et japonaise et la toute première bataille navale de l'Histoire conduite sans que les navires de surface ne soient à portée de canons.

Début mai 1942, les plans japonais prévoient l'invasion simultanée de Tulagi (île Floride, Salomon) et de Port Moresby (Nouvelle-Guinée). Le premier débarquement est appuyé par le tender d'aviation *Kamikawa Maru* et le second par le porte-avions d'escorte *Shôhô* ; ces forces d'invasion sont couvertes à distance par la 5e Division de porte-avions composée des *Shôkaku* et *Zuikaku*. Cependant, l'effet de surprise ne jouera pas en faveur des Japonais, car leurs messages ont été en grande partie déchiffrés par les services de renseignements de la Navy.

Le 2 mai 1942, la TF 17 (*Rear Admiral* Frank J. Fletcher), bâtie autour des *Lexington* et *Yorktown*, entre en mer de Corail et rend visite aux installations japonaises à Tulagi deux jours plus tard. À cette occasion, le *Lieutenant (jg)* William N. Leonard [4] (VF-42)

Grumman F4F-3 [BuAer 2522 ?]

Lieutenant (jg) William N. Leonard
Fighting Forty-two
USS *Yorktown* (CV-5), Tulagi, 4 mai 1942

d'effectuer une passe frontale. Il n'avait aucune chance, et je l'ai incendié à son tour. Pendant ce temps, Bassett, qui avait forcé le troisième à s'enfuir, l'a rattrapé et descendu en flammes au-dessus de la flotte ennemie, salué par toute la DCA japonaise. »

Après avoir récupéré tous ses avions (sauf trois égarés), Fletcher se retire cap au sud-est pour se mettre à l'abri de l'aviation navale japonaise. Il laisse derrière lui les destroyers USS *Hamman* (DD-412) et *Perkins* (DD-377), chargés de recueillir les aviateurs des trois avions perdus lors des raids sur Tulagi. C'est une grande première en ce qui concerne ce théâtre d'opérations. En dehors du fait de savoir qu'ils ne seront pas abandonnés par les leurs en cas de pépin, ce qui ne peut que gonfler le moral des aviateurs partant en mission, cette pratique, qui se développera tout au long de la guerre du Pacifique, s'appuie aussi sur un raisonnement économique : la formation d'un pilote prend beaucoup de temps et coûte cher. Même au printemps 1942, alors que les usines n'ont pas encore atteint – loin s'en faut – des « cadences infernales », il est plus facile de remplacer un avion qu'un pilote.

[4] Pour souligner ce dont nous parlions plus haut à propos des tâches d'intendance confiées aux jeunes officiers subalternes, Leonard était le *Materiel Officer* de la VF-42.

▲ Accident léger sur le pont de l'USS *Enterprise* le 20 avril 1942. Cette vue permet de distinguer les marques de nationalité en vigueur à l'époque (grandes cocardes d'aile, petite cocarde de fuselage et bandes bicolores sur le gouvernail), qui évolueront rapidement au fil du temps. Les codes tactiques ne font plus référence à l'unité, comme en temps de paix, et ne comportent plus que le numéro individuel de l'appareil ; le préfixe « F » disparaîtra en opération. Le disque rouge au centre de la cocarde et les bandes de gouvernail seront supprimés par la directive ALNAV 062230 du 15 mai 1942 afin d'éviter toute confusion avec les marques de nationalité des avions japonais.

7 mai 1942
Qui a abattu le premier Zéro ?

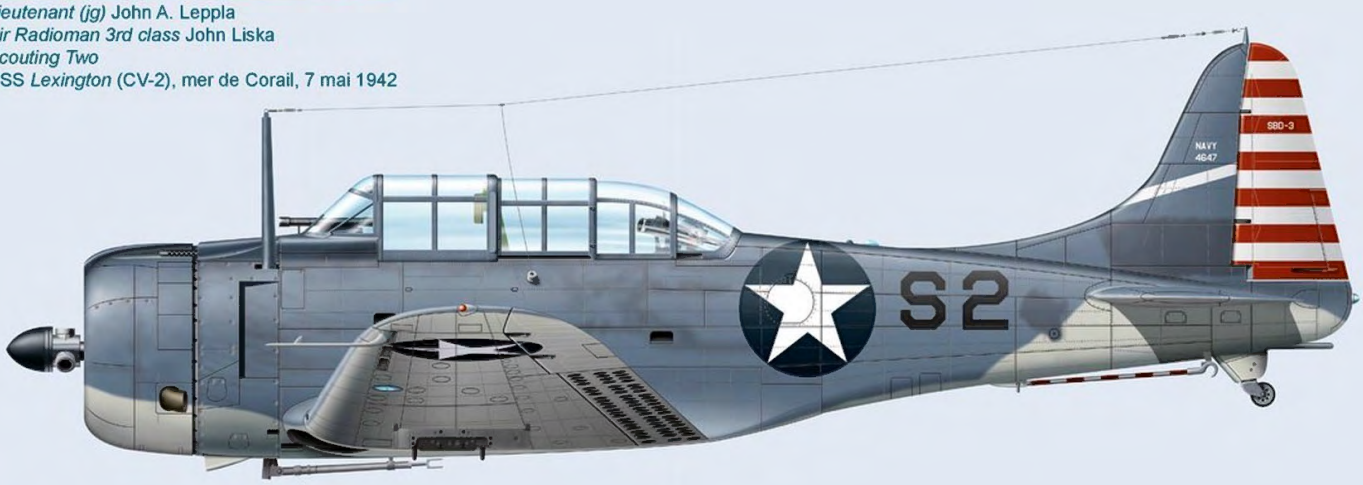
La vraie bagarre commence le 7 mai, quelque peu dans la confusion, mais la force de frappe des deux porte-avions déniche le *Shôhô*, qu'elle coule rapidement.
Le *Lieutenant Commander* Robert E. Dixon, commandant la *Scouting Two*, dont la voix parvient à dominer le bavardage inutile, la friture et les crachotements, s'adresse à Fletcher par radio : « Rayez un "toit plat". De Dixon au *Yorktown* : rayez un "toit plat" ! [5] »
Cette phrase restera célèbre au sein de la Navy, son seulement parce que c'est la première fois que le terme de « toit plat » (*Flat-top*) est ainsi utilisé en public, mais surtout parce que c'est la première fois qu'un porte-avions japonais est coulé ! Un événement historique, s'il en est, pour ces marins qui ont tous en tête un autre slogan célèbre : « Remember Pearl Harbor ! »
Le *Shôhô* a néanmoins eu le temps de faire décoller quatre Zéro et deux « Claude », dont trois sont abattus ; ce qui n'empêche pas les aviateurs américains de revendiquer 12 victoires (dont 3 hydravions venus d'on ne sait où).
Deux hommes vont sortir du lot : les *Ensign* John A. Leppla (pilote) et *Air Radioman 3rd class* John Liska (mitrailleur) qui font équipe à bord d'un SBD-3 de la *Scouting Two*. Leur aventure commence à 11h05, quand Leppla emboîte le pas de Dixon pour larguer sa bombe de 500 kg sur le *Shôhô*. Alors qu'ils piquent à 70°, ils sont attaqués par deux Zéro, qui sont tous les deux descendus par Liska. Sur le chemin du retour, Leppla repère un hydravion et l'envoie au bain à 12h00. Ce n'est que le début d'une fructueuse coopération entre les deux membres de cet équipage, dont nous aurons l'occasion de reparler ultérieurement. Il faut signaler qu'à cette époque, l'US Navy faisait la distinction entre les victoires homologuées aux pilotes et celles homologuées aux mitrailleurs, et donc, pour ce combat particulier, Leppla ne sera crédité que d'une victoire et Liska de deux.
Le témoignage de Liska, jeune engagé de 19 ans, sera publié dans l'édition du 22 juillet 1942 de *The Gazette* de Montréal :
« Pendant tout ce temps, les navires japonais dressaient un terrible barrage antiaérien, et il y avait aussi une escadrille de chasseurs Zéro sur notre queue. Ils nous ont suivis tout au long de notre piqué. Nous avons redressé pour larguer notre grosse bombe, mais, à cet instant, les Zéro étaient sur nous, et j'étais trop occupé pour voir si nous avions mis au but.
« Il y avait deux Zéro accrochés à notre queue, et, à chaque fois qu'ils se présentaient pour une passe, je répondais avec une rafale. Mon arme s'est momentanément enrayée, et après l'avoir remise en état, j'ai constaté qu'il ne restait plus qu'un Zéro. Le Lt. Leppla a vu le premier Zéro tomber dans l'eau, alors j'ai supposé que je l'avais eu. En redressant, un Zéro a croisé notre route, et le Lt. Leppla lui a adressé une rafale ; un Zéro de plus dont on n'avait plus à s'inquiéter.

[5] En anglais dans le texte : *Scratch one flat-top*

▲ L'*Ensign* Walter A. Haas de la VF-42 est généralement considéré comme le premier pilote de chasse de la Marine américaine à avoir abattu un Zéro. Il ne s'arrêtera pas en si bon chemin et ajoutera 3,83 victoires à son palmarès, mais ne pourra jamais décrocher le titre d'as pour ces quelques poussières de victoire manquantes… Cela ne l'empêchera pas de peindre six drapeaux japonais sur le F4F-4 qu'il pilotera à la VF-3 au moment de Midway. (Museum of Naval Aviation)

Douglas SBD-3 [BuAer 4647]

Lieutenant (jg) John A. Leppla
Air Radioman 3rd class John Liska
Scouting Two
USS *Lexington* (CV-2), mer de Corail, 7 mai 1942



UN TANDEM INFERNAL

LEPPLA & LISKA

▲ John Liska (à gauche) et John Leppla (à droite) posent pour les photographes au retour du *Lexington* à San Diego en juillet 1942. Leurs chemins vont désormais se séparer.

À *priori*, rien ne prédispose un équipage de Douglas SBD Dauntless à marcher sur les plates-bandes des pilotes de chasse et à accéder au statut d'as. Et pourtant…

Formé en avril 1942, lorsque le *Lexington* quitte Pearl Harbor pour la mer de Corail, l'équipage du SBD-3 (BuAer 4647) du *Scouting Two*, codé S-2, se compose du pilote, l'*Ensign* John A. Leppla, et du radio-mitrailleur, l'*Air Radioman 3rd class* John Liska. Un tandem infernal !

Leppla est né le 7 mai 1916 à Lima (Ohio) et s'engage dans la Marine en septembre 1940. Breveté pilote, il rejoint la VS-2 et sert à bord du *Lexington*. Après avoir été crédité de quatre victoires sur SBD lors de la Bataille de la mer de Corail, pour lesquelles il recevra deux *Navy Crosses*, il est affecté à la VF-10 (USS *Enterprise*) en tant que *Lieutenant (jg)* et obtient sa cinquième victoire le 26 octobre 1942 – jour où il est abattu et tué lors de la Bataille de Santa Cruz.

John Liska est né le 1er mai 1914 à Coaldale (Californie). Son père ayant été tué dans un accident du travail, sa mère a trouvé un emploi dans une ferme à Van Nuys (Californie) pour élever ses deux fils et ses deux filles. Pour aider sa mère sur le plan financier, John quitte le lycée à 17 ans pour s'engager dans la Marine. On ne sait pas grand-chose de la suite de sa carrière, sauf que devenu *Air Radioman 2nd class*, il a suivi Leppla lors de son affectation sur l'USS *Enterprise* et est devenu mitrailleur au sein de la VS-10. On pense qu'il est probablement décédé en 1994. Il a reçu une *Navy Cross* pour son action lors de la Bataille de la mer de Corail et une *Air Medal* pour sa victoire lors de la bataille des îles Santa Cruz. ★

Palmarès de John A. Leppla

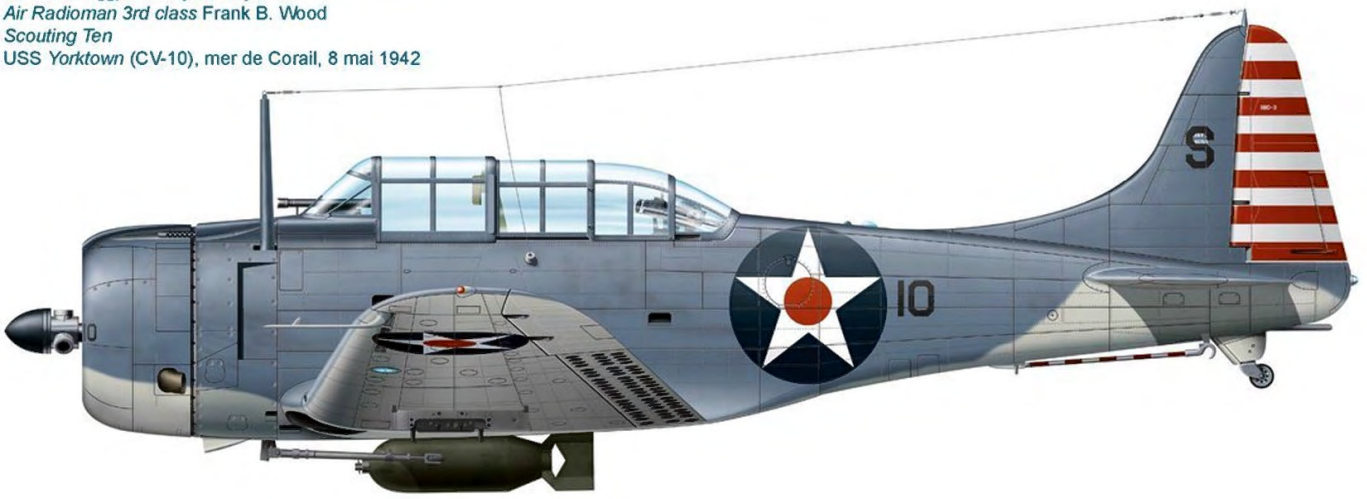
07.05.42	1 Zéro	VS-2	Mer de Corail
	1 hydravion	VS-2	Mer de Corail
08.05.42	2 Zéro	VS-2	CAP *Lexington*
26.10.42	1 Zéro	VS-10	Îles Santa Cruz

Palmarès de John Liska

07.05.42	2 Zéro	VS-2	Mer de Corail
08.05.42	1 Zéro	VS-2	CAP *Lexington*
26.10.42	1 Zéro	VS-10	Îles Santa Cruz

Douglas SBD-3 (BuAer 4690)

Lieutenant (jg) Stanley W. Vejtasa
Air Radioman 3rd class Frank B. Wood
Scouting Ten
USS *Yorktown* (CV-10), mer de Corail, 8 mai 1942



« J'ai tiré sur un autre Zéro – les traçantes étaient bien visibles –, et en relevant la tête, il avait disparu. Peut-être le pilote avait-il été blessé, car je ne vois pas pour quelle autre raison il aurait abandonné le combat. Alors, nous nous sommes remis en formation et avons mis le cap sur le *Lexington*. »

Ce combat a mis pour la première fois aux prises des aviateurs de la Navy avec le fameux Mitsubishi A6M2 Type 0. Alors, lequel a revendiqué le premier Zéro ?

Pour John Lundstrom [6], il ne fait aucun doute qu'il s'agit de l'*Ensign* Walter A. Haas (VF-42) qui, en raison d'un déficit notoire en matière de reconnaissance des avions ennemis, a indiqué avoir abattu un Type 96. Toutefois, selon Frank Olynyk, sa victoire a été revendiquée entre 11h30 et 12h00, soit après celles de Liska (entre 11h10 et 11h20) – mais qui a peut-être eu tendance à voir un peu trop de Zéro partout ! Quoi qu'il en soit, avec deux autres victoires revendiquées ultérieurement, ce mitrailleur n'est pas passé loin de devenir un as à part entière… L'US Navy était d'autant moins regardante quant à l'attribution des victoires qu'elle ne les homologuait pas officiellement… Quelle que soit la véracité de ces revendications, il est néanmoins intéressant de noter que le « Slow But Deadly » (surnom donné au Douglas SBD – *lent mais mortel*) était capable de se défendre contre les chasseurs japonais, comme il le démontrera largement par la suite (à Midway et à Guadalcanal) – un peu à la manière du Aichi D3A « Val », qui jouera plus d'un tour aux pilotes de chasse américains. D'ailleurs, comme on va le voir le lendemain, un autre pilote de Dauntless va suivre le même chemin que Leppla et devenir l'un des premiers grands as de la Navy.

[6] *The First Team* – J. B. Lundstrom – Naval Institute Press, Annapolis, 1984.

▶ « Jimmy » Thach est en train d'expliquer aux pilotes de la VF-42, qui viennent d'être affectés à la VF-3, les subtilités de la « Thach Weave ». NAS Kaneohe (Hawaii), fin mai 1942.

◣ Le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr., commandant la VF-10, souhaite la bienvenue à deux nouveaux pilotes de chasse qui se sont illustrés aux commandes d'un SBD Dauntless lors de la Bataille de la mer de Corail : à gauche, le désormais *Lieutenant* Stanley W. Vejtasa et, à droite, le néo-promu *Lieutenant (jg)* John A. Leppla.

8 mai 1942
La Bataille de la mer de Corail

Le lendemain, chaque camp sachant à peu près où se trouve l'ennemi, les deux porte-avions américains et les deux japonais lancent leurs appareils à peu près en même temps, entre 09h00 et 09h30. Pour accompagner ses 33 bombardiers et torpilleurs, le *Yorktown* a fait décoller 6 F4F-3 de la VF-42 sous les ordres du *Lieutenant Commander* Charles R. Fenton ; de son côté, les 27 SBD et TBD du *Lexington* sont escortés par 9 F4F-3 de la VF-2, commandés par le *Lieutenant* Noel A. M. Gayler. Au-dessus de leurs objectifs, les Wildcat se mesurent aux patrouilles de protection des *Shôkaku* et *Zuikaku*, revendiquant un total de 7 victoires, « Scott » McCuskey obtenant son deuxième succès (un Zéro).

Mais le grand gagnant de cette matinée est incontestablement Noel Gayler, qui, avec un Zéro et deux « scout bombers » revendiqués, devient le deuxième as de l'US Navy. Il poursuivra son parcours comme commandant de la VF-12 jusqu'en février 1945 avant d'occuper des postes en état-major, mais son compteur restera bloqué à cinq ; il terminera sa carrière en 1976 comme commandant en chef de la Flotte du Pacifique avec le grade d'*Admiral*.

Cependant, l'expédition japonaise est repérée peu avant 11h00, et la TF 17 lance ses patrouilles de protection, soit 17 F4F-3 des deux *FitRon* plus 23 SBD sans bombe pour prêter main-forte. Parmi ces derniers se trouve l'appareil du *Lieutenant (jg)* Stanley W. Vejtasa de la VS-5, qui, la veille, s'était illustré en plantant sa bombe sur le pont du *Shôhô*. Isolé du reste de sa formation, il est pris à partie par trois Zéro ; le combat va durer 40 longues – très longues – minutes. Économisant ses munitions en ne tirant qu'à coup sûr de brèves rafales, Vejtasa met à profit l'excellente maniabilité du Dauntless, qui, bien qu'inférieure à celle du Zéro, lui permet d'esquiver la plupart des attaques. Il est cependant blessé par un éclat de métal dans la jambe, mais il parvient à descendre ses trois adversaires ! « Swede », surnom qu'il doit à ses ascendances suédoises, recevra deux *Navy Crosses* pour son action et deviendra *Operations Officer* de la VF-10 quelques jours plus tard. Sa brillante carrière ne fait que commencer, et nous aurons l'occasion de croiser sa route à nouveau. Le tandem Leppla-Liska (VS-2) fait encore parler la poudre : le pilote ajoute deux Zéro (plus un endommagé) à son palmarès et le mitrailleur un nouveau Zéro au sien. Toutefois, celui qui va connaître les honneurs du jour est le *Lieutenant (jg)* William E. Hall (VS-2), qui revendique deux torpilleurs (« Kate ») et un Zéro (plus un Zéro probable) ; un pied à demi-sectionné et l'autre déchiqueté par des éclats d'obus, il parvient néanmoins à apponter sur le *Lex*, mais son appareil est si endommagé qu'il sera balancé par-dessus bord. Hall recevra la *Medal Of Honor* pour sa brillante participation à la défense de son porte-avions, mais pour lui, la guerre est finie, et il ne servira plus que dans des unités d'entraînement.

Les Dauntless revendiquent 17 victoires, dont 6 Zéro. Toutefois, les Japonais ne perdent aucun Zéro et seulement un « Val » et cinq « Kate ». En revanche, les SBD laissent 13 des leurs dans les opérations du jour, sans compter ceux qui vont être engloutis dans les eaux de la mer de Corail au moment où le *Lexington*, touché à mort, s'enfoncera dans les profondeurs en fin de journée.

Sur le plan tactique, la Bataille de la mer de Corail se solde par un match nul – un porte-avions coulé de chaque côté, même si le *Sôhô* fera moins défaut que le *Lexington* –, mais sur le plan stratégique, c'est une victoire américaine, car les Japonais ont dû renoncer à envahir la Nouvelle-Guinée.

Si le *Yorktown* a été endommagé, il peut regagner Pearl Harbor, où il sera sommairement rafistolé pour être en mesure de participer au prochain round. Ce ne sera pas le cas des *Shôkaku* et *Zuikaku*, dont l'un a perdu la quasi-totalité de son groupe aérien et l'autre a reçu de graves avaries ; cette absence sera fortement préjudiciable à la Marine impériale quand l'US Navy lui présentera l'addition au large de Midway dans moins d'un mois.

4 – 7 juin 1942
La Bataille de Midway

Tandis que les Japonais poursuivent leur plan qui doit les conduire à débarquer à Midway et aux Aléoutiennes, une certaine frénésie s'empare des Américains qui ont été informés de la date et du lieu approximatifs de la prochaine rencontre avec la Marine impériale – quelque part au large de Midway.

Les deux camps partent avec un handicap : les Japonais devront se passer de deux de leurs six porte-avions d'escadre (*Shôkaku* et *Zuikaku*) pour les raisons exposées plus haut, et les Américains doivent en quelques jours réparer le *Yorktown* et intégrer le *Hornet* et ses équipages qui n'ont pas encore reçu le baptême du feu. Par ailleurs, le groupe aérien du *Yorktown* ayant été décimé, il est décidé de remplacer la VF-2 par la VF-3, toujours orpheline de son porte-avions d'attache, le *Saratoga* ; la majeure partie des pilotes est fournie par la VF-42, mais le commandement est assuré par « Jimmy » Thach.
Le *Yorktown* forme la TF 17 à lui seul, et les *Enterprise* et *Hornet* composent la TF 16. Les trois *Fighting Squadrons*, respectivement VF-3, VF-6 et VF-8, sont désormais tous équipés en F4F-4 ; ils en alignent 79 à eux trois pour 82 pilotes, dont 51 % ont été brevetés en 1941 et comptent moins de 600 heures de vol, ceux du *Hornet* (VF-8) en ayant à peine 300.
Nous ne nous appesantirons pas outre mesure sur cette bataille, qui a fait l'objet d'un hors-série du même auteur [7].
La première bagarre se déroule le 4 juin 1942 vers 10h00, au moment où les torpilleurs de la VT-3 attaquent les *Hiryû* et *Sôryû*. Leurs « nounous », soit 8 Wildcat de la VF-3 menés par Thach en personne, sont alors assaillies par une quinzaine de Zéro. Aussitôt, les Américains forment la « Thach Weave », qui leur permet, dans une certaine mesure, de redresser la situation en leur faveur. Thach descend trois chasseurs japonais et ses ailiers trois autres ; un seul F4F a été abattu, celui de l'*Ensign* Edgar R. Bassett, qui avait obtenu deux victoires avec la VF-42. Avec désormais un total de cinq succès, Thach devient le troisième as de la Navy.
L'attaque, quoique menée au petit bonheur la chance et coûteuse en termes de vies humaines, a été fructueuse, car, en deux minutes, la redoutable *Kidô Butai* a perdu trois de ses quatre porte-avions engagés ! Il ne reste plus que le *Hiryû*, bien décidé à venger la perte de ses camarades. À 11h52, les radars américains repèrent une formation ennemie qui fonce sur le *Yorktown*. Les Japonais sont encore à une vingtaine de kilomètres quand le *Fighting Three* engage le combat. « Scott » McCuskey fonce littéralement « dans le tas », traversant la formation japonaise, qui, surprise par la violence de l'agression, s'égaille dans le ciel. La suite se transforme en une mêlée confuse avec, comme le note le *Captain* Elliott Buckmaster, « pacha » du *Yorktown*, « de nombreux avions [qui] tombent dans toutes les directions, beaucoup en flammes ». La VF-3 revendique 17 victoires, le *Lieutenant (jg)* Arthur J. Brassfield et McCuskey se distinguant avec respectivement 4 et 3 bombardiers en piqué homologués. Brassfield, qui compte déjà 2,33 victoires à son actif, devient le quatrième as de l'US Navy, moins de deux heures après son *Skipper* ; il ne sera pas le seul de la journée. Finalement, huit « Val » parviennent à échapper aux chasseurs (ce qui n'en fait donc que 10 aux Wildcat), dont un plante sa bombe sur le « York ».
Mais la journée est loin d'être terminée, et l'amiral Yamaguchi, qui commande le dernier porte-avions intact, le *Hiryû*, s'entête et envoie une nouvelle vague pour finir le travail. À 13h55, elle est repérée par les radars américains. L'*Enterprise* lance six F4F de la VF-6 pour couvrir le porte-avions meurtri.

[7] *Aéro-Journal* hors-série n° 14 (février 2013) : *120 secondes fatales – La Bataille de Midway*.

UN FONCEUR

Né à Little Rock (Arkansas) le 8 février 1915, Elbert Scott McCuskey suit des études universitaires avant de s'engager dans la Marine pour devenir pilote à l'âge de 23 ans. Il décroche ses ailes en octobre 1939 avec le grade d'*Ensign*. D'abord affecté à la VS-41 sur l'USS *Ranger*, il passe à la chasse avec la VF-42 sur l'USS *Yorktown* en juillet 1941. Devenu *Lieutenant (jg)*, il obtient ses premières victoires avec cette unité, dont les pilotes viennent renforcer la VF-3 en vue de la Bataille de Midway.
Le matin du 4 juin 1942, McCuskey fait partie d'une patrouille de protection en attente sur le pont du *Yorktown* :
« À 11h50, alors que j'attendais d'être lancé, assis dans mon avion, je me suis branché sur la fréquence du contrôle de la chasse. Le contrôleur semblait surexcité. Notre radar avait repéré des échos à une cinquantaine de kilomètres. Ils venaient droit sur nous. Nos douze appareils devaient être conduits jusqu'à leur point de rendez-vous sur bâbord avant à une altitude de 300 m. Quand j'ai décollé, j'ai aussitôt viré à tribord en grimpant pleins gaz pour prendre directement la route d'interception. Les avions ennemis approchaient par notre quart tribord arrière.
« Devant moi, mais plus bas, je voyais le *Lieutenant* Bill Woollen avec le *Lieutenant* Bill Barnes qui avaient pris la même direction. Sans que je le sache, l'*Ensign* Harry Gibbs me suivait et tentait de me rattraper. Je grimpais plus vite que Woollen et Barnes. Droit devant moi, j'ai aperçu les bombardiers japonais – dix-huit bombardiers en piqué Aichi D3A "Val" – à une altitude de 2 000 à 2 500 m. Ils étaient plus haut que moi et m'arrivaient droit dessus. Woollen et Barnes étaient 300 m plus bas que moi mais toujours devant. Tout à coup, ils ont effectué une chandelle pour attaquer les "Val" par en dessous. Ils ont ouvert le feu à la limite de la portée de leurs armes. Nos six mitrailleuses étaient réglées pour converger deux par deux à 250, 300 et 350 m – une sorte de balayage. J'ai vu leurs traçantes monter vers les "Val", mais elles étaient très dispersées. Woollen et Barnes ont dégagé par le côté tribord de la formation japonaise. Aucun avion n'a été abattu ni même apparemment endommagé. Maintenant, c'était mon tour. Ils étaient tous à moi !
« J'ai atteint l'altitude des "Val". Ils volaient en deux formations distinctes en forme de "V" – neuf appareils dans chaque division, disposés en trois courts "V" de trois. La division qui fermait la marche était un peu plus haute que la première et suffisamment espacée pour que je puisse me glisser entre les deux – si je me débrouillais bien. Je me suis dit : *"Mon Dieu ! Quelle occasion !"* C'était un rêve. Il y a une grande différence entre attaquer des bombardiers et combattre des chasseurs. Les bombardiers étaient à 12 km du *Yorktown* avant que j'aie pu aligner dans mon collimateur le "Val" le plus proche à ma gauche. Je me suis rapproché à 100 m avant d'ouvrir le feu. Pour éviter d'être percuté par les avions de la seconde division, je suis venu à une distance représentant la longueur d'un avion derrière lui. Glissant sur l'aile, j'ai ratissé l'ailier intérieur du "V" tribord, puis l'ailier extérieur du même dispositif. Pendant tout ce temps, à cause de mon faible angle d'attaque, mes tirs traversaient toute la division jusqu'aux avions de tête. Avec mes six mitrailleuses de .50 crachant le feu, je me suis tracé mon chemin à travers toute la division.
« J'aurais voulu les descendre tous en même temps, mais je devais me concentrer, ne serait-ce qu'un moment, sur un seul à la fois. En traversant les sections arrière de la première division, je basculais mon aile gauche violemment pour pouvoir glisser. Cette manœuvre me donnait une à deux secondes de tir concentré sur un seul avion. Je n'utilisais pas mon collimateur, je tirais à bout portant. En évoluant entre les deux divisions, j'évitais la concentration du tir des mitrailleurs. Ils arrivaient si près du navire que j'ai pensé que je pourrais être plus efficace si j'attaquais les premiers avions. Je ne me souciais pas de leurs mitrailleurs arrière, mes six .50 ne leur laissaient aucune chance. En outre, ces "Val" se préparaient à attaquer mon navire, et je ne pouvais pas laisser faire une chose pareille. J'éprouvais un vif sentiment de loyauté envers l'équipage du *Yorktown* et les hommes de mon escadrille, comme tous les autres pilotes. Ce navire avait été notre chez-nous pendant environ une année. Ses marins dépendaient de nous. Nous étions tous très motivés, en particulier depuis le moment où nous avions entendu l'officier Air donner l'ordre, *"Pilotes de chasse, à vos avions"*, en même temps que les derniers mots des chefs mécanos, *"Ramenez-en un pour moi"*.
« Alors que je traversais la première division, deux "Val" de la section de tête ont grimpé en chandelle sur la droite pour venir à l'arrière de la division. L'un des deux devait être le chef d'escadrille. Je les ai imités et ai ouvert le feu sur l'ailier. Cette manœuvre m'a amené droit sur la route de la seconde division. Au moment où j'ai

« SCOTT » McCUSKEY

viré (12h02, selon le radar du *Yorktown*), l'air a semblé exploser de "Val" se dispersant dans toutes les directions. On m'a dit plus tard qu'il y avait eu un gros écho sur l'écran du radar. Tout ce que je voyais, c'étaient des avions défiler devant moi, à moins d'une dizaine de mètres parfois. J'étais en plein milieu, tirant au jugé des rafales d'une ou deux secondes.

« J'avais commis une erreur. Je n'aurais dû utiliser que quatre de mes mitrailleuses et garder les deux autres en réserve. J'aurais pu le faire, mais je ne l'avais pas fait. J'ai tiré sur quatre ou cinq "Val" à rapides intervalles quand tout à coup mes armes se sont tues. Au même instant, j'ai entendu quelque chose frapper mon aile gauche. J'étais en virage à droite et j'ai regardé par-dessus mon épaule gauche. J'ai vu deux "Val" dans ma queue. Le leader – probablement le chef d'escadrille revenu engager un combat tournoyant avec moi – me tirait dessus avec ses 7,7 de capot. Tout de suite, je suis parti en piqué en effectuant un virage serré sur ma droite. Je me suis défait facilement de mes assaillants. Il n'y avait aucun avion qui pouvait suivre un Wildcat en piqué.

« En redressant, j'ai jeté un regard sur l'eau. J'ai aperçu de nombreux cercles concentriques, certains réguliers, d'autres irréguliers. Je pense que les réguliers indiquaient que certains "Val" avaient largué leurs bombes pour engager le combat avec moi et que les irréguliers avaient été causés par les avions que j'avais descendus. Je n'avais aucune idée du nombre que j'avais détruit. J'ai revendiqué 3 sûrs et 3 probables. L'*Ensign* Gibbs, qui m'avait suivi, écrira par la suite dans son rapport qu'ils "*tombaient comme des mouches*". »

Il recevra le crédit de 3 victoires sûres et 3 avions endommagés, portant son palmarès à 4,5 victoires. Les deux Zéro qu'il revendique l'après-midi font de « Scott » McCuskey l'un des tout premiers as de l'US Navy.

En juillet 1942, il est retiré des opérations pour devenir instructeur. Il recevra de nombreuses décorations ainsi qu'une lettre de recommandation. Il finit la guerre avec le grade de *Lieutenant Commander* comme officier exécutif de la VF-8 sur l'USS *Bunker Hill*. Il participera à la guerre de Corée et prendra sa retraite comme *Captain* en juillet 1965. « Scott » McCuskey décédera à l'âge de 82 ans.

Son palmarès fait état de 13,5 victoires. ★

▲ L'*Ensign* George H. Gay, seul survivant de la VT-8, semble s'être bien remis de son long bain forcé en plein océan Pacifique le 4 juin 1942. Accroupi sur l'aile, il discute avec « Scott » McCuskey, dont le sourire en dit long sur la fierté qu'il éprouve à propos des petits drapeaux japonais peints sous son cockpit.

Palmarès d'Elbert S. McCuskey

01.02.42	0,5 hydravion quadrimoteur	VF-42	Îles Gilbert
08.05.42	1 Zéro	VF-42	Mer de Corail
04.06.42	3 bombardiers en piqué	VF-3	Midway
	2 Zéro		
19.06.42	1 « Zeke »	VF-8	Orote
21.09.42	3 « Oscar »	VF-8	Luçon
12.10.42	2 « Zeke »	VF-8	Shinshika
	1 « Nick »	VF-8	Taien

Grumman F4F-3 [BuAer 2531]

Lieutenant (jg) Elbert S. McCuskey
Fighting Forty-two
USS *Yorktown* (CV-10), mer de Corail, 8 mai 1942

Grumman F4F-4 [BuAer 5093]

Lieutenant Commander John S. Thach
Commander Fighting Three
USS *Yorktown* (CV-10), Bataille de Midway, 4 juin 1942

Commandés par McCuskey, ils se dirigent droit vers la formation ennemie pour l'intercepter avant qu'elle n'atteigne sa cible. Touché mais pas coulé, le *Yorktown* fait décoller huit F4F sous les ordres de « Jimmy » Thach ; faute de temps, les équipes de pont étant occupées à d'autres tâches, aucun n'a reçu plus de 100 litres de carburant, et Thach a dû se passer de deux appareils qui n'ont pas pu être avitaillés. La VF-3 ajoute 10 victoires à son palmarès, dont une attribuée à Thach, deux à McCuskey, qui devient as à son tour, et une au *Lieutenant (jg)* William N. Leonard (sa quatrième – il deviendra as un an plus tard) ; le *Lieutenant (jg)* Walter A. Haas, avec 4,83 succès en tout, n'est pas loin de la consécration ; mais, malheureusement pour lui, il ne parviendra jamais à atteindre le nombre fatidique.

Pour la chasse embarquée, la Bataille de Midway est terminée ; les bagarres des deux jours suivants se dérouleront sans son intervention. Elle est créditée d'un total de 51 succès.

Cette victoire sans appel à Midway – quatre porte-avions japonais coulés contre un américain (*Yorktown*) – marque la fin de l'expansion nippone et le premier tournant de la guerre du Pacifique. Après avoir reculé sur tous les fronts depuis début décembre 1941, les forces armées américaines ont enclenché la marche avant ; elles ne s'arrêteront qu'avec la capitulation sans condition le 15 août 1945.

Il est intéressant de tirer un bilan provisoire à la mi-1942. Les cinq *FitRons* embarqués totalisent alors 113,5 victoires, réparties comme suit :

VF-3	*Lexington, Yorktown*	50,5
VF-42	*Yorktown*	25
VF-2	*Lexington*	17
VF-6	*Enterprise*	16
VF-8	*Hornet*	5

7 – 8 août 1942
Opération « Watchtower »

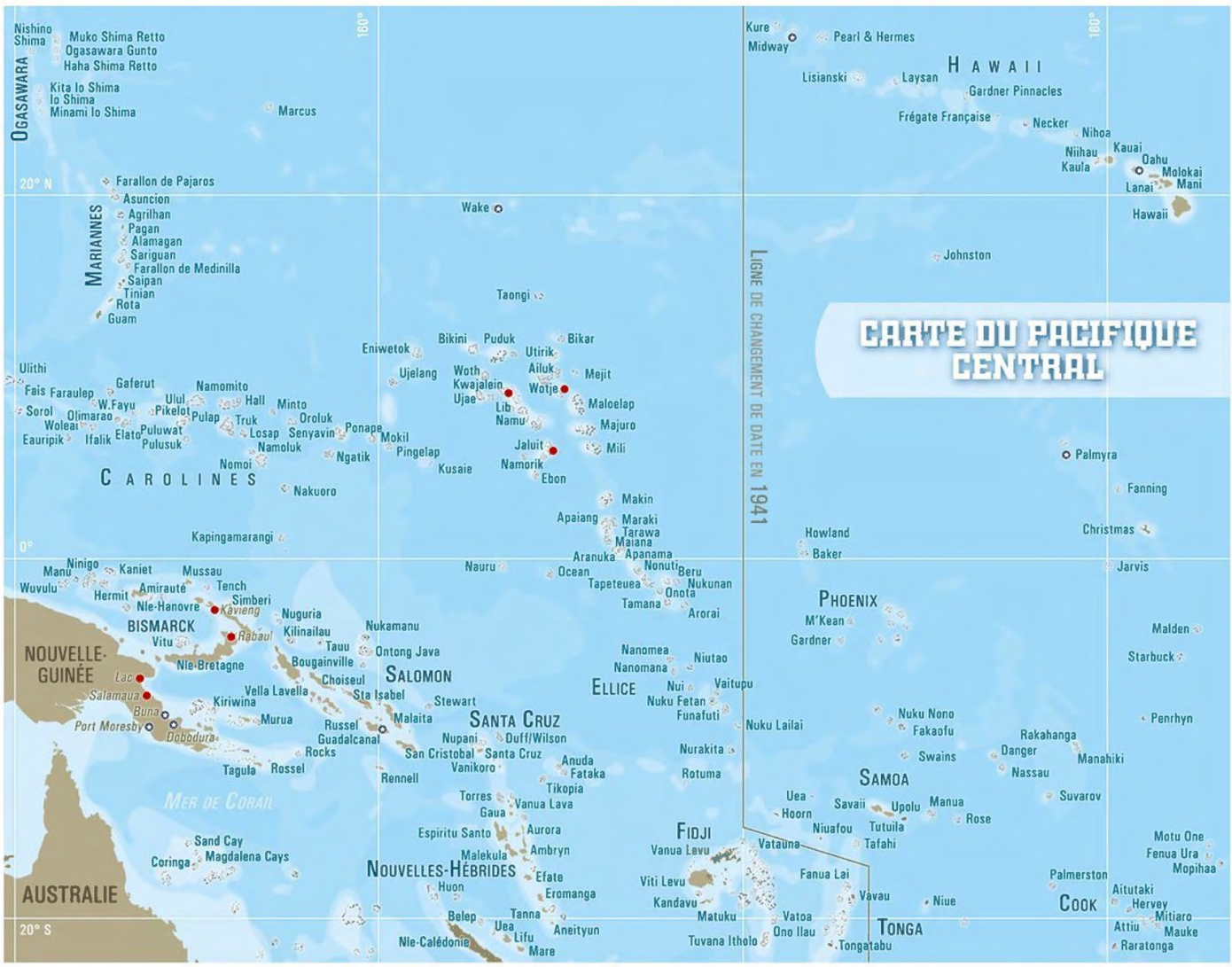
Les reconnaissances aériennes montrant que les Japonais, qui ont investi Tulagi le 3 mai 1942, sont en train de construire un aérodrome sur l'île voisine de Guadalcanal inquiètent beaucoup les Américains, qui craignent ainsi de voir leurs lignes de communication entre Nouméa et l'Australie coupées par une possible action ennemie menée sur leurs arrières. Face à cette menace stratégique de première importance, il leur faut réagir et vite.

Le 7 août 1942 est déclenchée l'opération « Watchtower ». Ce premier débarquement amphibie américain dans le Pacifique est couvert par trois porte-avions d'escadre et leurs *FitRons* : *Saratoga*, *Enterprise* et *Wasp*. Après les quelques coups de canif sur des îles tenues par l'ennemi et les deux opérations défensives en mer de Corail et à Midway, il s'agit ni plus ni moins que de la première offensive majeure de la Marine américaine dans le Pacifique.

Si la VF-6 a déjà été engagée lors des raids sur les îles Marshall, Wake, Marcus et à Midway, les vétérans ont pour la plupart été relevés par de jeunes bleus et des réservistes venus de la VF-2. Leur nouveau commandant, le *Lieutenant* Louis H. Bauer, expliquera plus tard que la majeure partie des pilotes n'avaient jamais entendu parler du Zéro et qu'ils avaient démonté deux de leurs mitrailleuses afin « d'améliorer la maniabilité » de leurs Wildcat [8] ; ce qui les a fait immanquablement tomber dans le piège d'engager le chasseur Mitsubishi en combat tournoyant. La VF-5 du *Lieutenant Commander* LeRoy C. Simpler n'a jamais vu l'ombre d'un combat aérien, ayant patrouillé l'Atlantique à bord des *Ranger* et *Wasp* avant de rejoindre Hawaii en mai 1942. La VF-41 (*Lieutenant Commander* Courtney Shands) a effectué quelques patrouilles en Méditerranée quand le

Grumman F4F-4 [BuAer 5192]

Lieutenant James J. Sutherland 2nd
Fighting Five
USS *Saratoga* (CV-3), Guadalcanal, 7 août 1942.



Wasp a livré des avions à Malte, mais son palmarès est aussi vierge que celui de la VF-5.

Le 7 août à 05h30, alors qu'il fait encore noir, 16 F4F de la VF-41 s'envolent du *Wasp* pour des missions de mitraillage. Ils ravagent deux hydrobases, y détruisant la totalité des appareils amarrés, 13 H6K « Mavis » et 7 A6M2-N « Rufe », en quelques minutes.

L'état-major japonais est prompt à réagir, mais comprend trop tard qu'il a mis la charrue avant les bœufs : il ne dispose d'aucun aérodrome en état entre Rabaul et Guadalcanal. Les *Reisen* (Zéro) devront donc franchir les 1 040 km qui les séparent des Américains, se battre et rentrer (éventuellement [9]) – à l'extrême limite de l'endurance des avions… et des pilotes. Les 27 *Rikko* et les 16 *Reisen* qui se présentent au-dessus de Guadalcanal vers 13h00 sont interceptés par 18 F4F-4 des VF-5 et VF-6. Cinq machines du *Fighting Five* sont abattues (trois pilotes disparus) pour cinq victoires revendiquées, et quatre du *Fighting Six* subissent le même sort (un disparu) pour sept succès revendiqués.

Le *Lieutenant* James J. « Pug » Sutherland 2nd (VF-5) obtient la première de ses cinq victoires, dont la dernière sera remportée le 29 avril 1945, quand il sera devenu *Commander* et « patron » de la VF-23 à bord du *Langley* (CVL-27).

Les Américains ont payé au prix fort leur manque d'expérience, d'abord en engageant trop peu de chasseurs, puis en étant obligés de combattre avec un déficit d'altitude qui a permis aux Zéro de fondre sur eux. En outre, quelques pilotes ont commis l'erreur fatale de vouloir affronter leurs adversaires en combat tournoyant ; or, ils n'avaient strictement aucune chance face à la fine fleur de l'Aéronavale impériale, la *Tainan Kôkûtai* [10].

Une heure plus tard arrivent neuf malheureux *Kanbaku* (Aichi D3A1 « Val ») qui, pour avoir dépassé depuis longtemps leur point de non-retour, savent qu'ils ont été sacrifiés dans une mission bricolée à la va-vite. De toute façon, les Américains ne leur laissent aucune chance ; les VF-5 et VF-6 en revendiquent… quinze !

Trois « Val » mettent le pied à l'étrier au *Lieutenant (jg)* Carlton B. Starkes (VF-5) dans son ascension vers le titre d'as, qu'il décrochera deux semaines plus tard, mais le plus prometteur reste le *Machinist* Donald E. Runyon (VF-6), qui ouvre son compteur avec deux victoires. Nous reparlerons de ces deux hommes plus loin.

Les pertes subies par son parapluie aérien inquiètent le *Vice Admiral* Frank J. Fletcher. Au terme d'une réunion plutôt houleuse entre les différents responsables de « Watchtower », il décide de retirer ses trois porte-avions en abandonnant les Marines à leur triste sort. Fort heureusement, l'USMC ne tarde pas à débarquer 19 F4F-3 de la VMF-223 sur l'aérodrome repris à l'ennemi à Guadalcanal, qui va rapidement être baptisé Henderson Field, constituant ainsi le noyau de la future « Cactus Air Force ».

Mais les Japonais ne sont pas décidés à renoncer, et la bataille pour ce morceau de terre oublié des dieux va se prolonger au-delà du raisonnable dans une guerre d'usure que leurs moyens limités, leurs tactiques absurdes et leur logistique déficiente ne peuvent pas leur permettre de gagner.

Le lendemain du débarquement, le 8 août, une nouvelle vague, quoique plus limitée, de bombardiers et de chasseurs déferle sur Guadalcanal. Les porte-avions, qui n'ont pas encore déserté le secteur, envoient leurs Wildcat pour les intercepter. Sept nouvelles victoires sont revendiquées, dont deux (un « Betty » et un Zéro) par Donald Runyon.

[8] *Wildcat Aces of World War 2* – B. Tillmann – Osprey Aircraft of the Aces #3 – Botley, 1995.

[9] Le vol retour n'est en aucun cas une préoccupation de l'état-major, comme on le verra plus loin.

[10] Pour une relation de ce combat vu du côté japonais, cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 10 (janvier 2012) : *Le Zéro à l'infini*.

24 août 1942
La bataille des Salomon Orientales

Le Haut commandement japonais comprend que, désormais, s'il veut reconquérir Guadalcanal, il doit s'attendre à livrer une bataille majeure. Yamamoto met sur pied l'opération « KA ». Il décide de faire route depuis Truk avec sa puissante Flotte combinée, tandis que la 11e Flotte aérienne est envoyée en renfort à Rabaul en provenance de Tinian. À l'aube du 23 août, tous les ingrédients pour une nouvelle confrontation aéronavale majeure sont réunis. Elle passera à la postérité sous le nom de bataille des Salomon Orientales. D'un côté, deux porte-avions d'escadre, les *Shôkaku* et *Zuikaku* à environ 250 km à l'ouest de Guadalcanal, accompagnés par le porte-avions léger *Ryûjô* un peu plus en arrière, et de l'autre, les porte-avions *Enterprise*, *Saratoga* et *Wasp* à 200 km à l'est de l'île et le *Hornet* qui fait route depuis Pearl Harbor. Estimant que la bataille va s'engager sous peu, Fletcher commet la même erreur qu'à Midway en divisant ses forces et décide de faire ravitailler le *Wasp* en l'envoyant avec son groupe vers le sud. Il le regrettera amèrement.

▲ La *Division* de Donald Runyon du *Fighting Six* de l'USS *Enterprise*. De gauche à droite : *Ensign* Joseph D. Schoemaker (1,5 vict. au total), *Ensign* Emeral B. Cook (0,5 vict.), *Machinist* Donald E. Runyon (11 vict.) et *Aviation Pilot 1st class* Howard S. Packard (1 vict.). (Museum of Naval Aviation)

D'intensives recherches menées dès l'aube du 24 ne donnent aucun résultat. Vers 10h00, un PBY Catalina repère le *Ryûjô*, qui est attaqué peu après par des B-17. Peu satisfait par ces informations, Fletcher hésite à engager ses forces sur ce mince objectif. Pendant ce temps, les Japonais ne restent pas inactifs, et la VF-5 abat deux de leurs hydravions de reconnaissance, dont un à 10 km de la *Task Force*. Les Américains ne peuvent ignorer qu'ils ont été découverts.

Les *Shôkaku* et *Zuikaku* sont repérés par un SBD à 15h00, mais il faut attendre son retour à l'*Enterprise* pour que l'information soit portée à la connaissance de Fletcher. Les causes de ce retard ne sont pas connues, mais les directeurs des opérations se plaindront de l'indiscipline des pilotes qui ont encombré les trop rares fréquences radio avec un bavardage incessant et inutile, les empêchant de capter les informations vitales et de diriger efficacement les formations. De manière réticente, Fletcher ordonne au *Saratoga* de faire décoller une vague offensive. À peine celle-ci s'est-elle formée et a mis le cap sur le *Ryûjô* que l'amiral est informé de la présence des deux porte-avions d'escadre.

À 16h49, les appareils japonais sont repérés par les radars. Il s'agit de 10 Zéro et 27 « Val ». Ils sont chaudement attendus par 53 F4F-4 des VF-5 (*Saratoga*) et VF-6 (*Enterprise*). Malheureusement pour les Américains, tous ne pourront pas prendre contact avec l'ennemi.

Malgré le courage des pilotes de chasse, quelques bombardiers en piqué réussissent à passer et plantent trois bombes sur le pont de l'*Enterprise*. Le « Big E » est la proie d'un incendie, qui sera circonscrit, mais son gouvernail est bloqué, ce qui le rend vulnérable à une autre attaque aérienne.

Les Américains revendiquent 53 victoires aériennes (dont 45 attribuées aux VF-5 et VF-6) plus 42 avions descendus par la DCA, ce qui fait presque le triple de l'effectif engagé par les Japonais, qui ne perdent en fait que 25 appareils.

Plusieurs pilotes font état de doublés, mais quatre vont faire mieux. Le *Lieutenant* Hayden M. Jensen, le *Lieutenant (jg)* Carlton B. Starkes (VF-5) et le *Lieutenant* Albert O. Vorse Jr. (VF-6) revendiquent trois victoires chacun et le *Machinist* Donald E. Runyon (VF-6) quatre ; ces pilotes atteignent le statut d'as avec le cumul de leurs victoires précédentes.

Runyon a laissé le compte rendu de sa sortie :

« Ai repéré un groupe de bombardiers en piqué ennemis Aichi 99 à environ 5 milles de l'*Enterprise*, cap au 340. Ai grimpé de façon à dépasser leur altitude qui était de 5 400 m. Me suis mis en position favorable, 200 m plus haut, et ai piqué soleil dans le dos sur le flanc droit de la formation. Ai visé le bombardier ennemi le plus proche, et il a aussitôt explosé. Ai recommencé la manœuvre pour piquer à nouveau depuis le soleil sur un deuxième bombardier ennemi que j'ai attaqué plein arrière. Il n'a pas explosé, mais il a pris feu. Après ma première attaque, au moins deux bombardiers ont quitté, tout au moins temporairement, leur formation. Ai repris de l'altitude pour poursuivre les fuyards, mais ai été attaqué par un Nagoya Zéro. Il m'a coiffé avec l'avantage de l'altitude, mais m'a dépassé ; levant le nez de ma machine, lui ai envoyé une bonne rafale. Le Zéro a explosé. Ai attaqué le bombardier suivant par-dessous. Il a pris feu et est tombé en flammes. Ai ensuite attaqué un autre Zéro et ai placé quelques coups au but. Il a piqué en fumant, mais a redressé au ras des vagues et s'est enfui. Mon avion n'a reçu aucun impact. »

Les Américains revendiquent un « Me-109 » détruit et un probable ! L'officier de renseignements ajoutera qu'il pense que ces avions sont pilotés par des Japonais et qu'il doit s'agir d'une version équipée d'un réservoir ventral mais démunie de blindage, car ils s'enflamment comme le Zéro. Et pour cause ! Les VF-5 et VF-6 perdent respectivement quatre et trois F4F-4, faisant cinq tués.

L'*Enterprise*, endommagé, doit se séparer de son groupe aérien. La VF-6 est transférée sur le *Saratoga*, qui ne reviendra pas en première ligne avant décembre 1942. Elle verra peu d'action avant son transfert temporaire sur le HMS *Victorious* en juin 1943 ; ses seules victoires seront quatre « Betty » attribués à 16 pilotes, près des Récifs indispensables (au sud des îles Rennell, dans la mer des Salomon), le 3 février 1943.

11 septembre – 16 octobre 1942
Avec la « Cactus Air Force »

Le 31 août 1942, le *Saratoga* est torpillé par un sous-marin japonais ; rien d'alarmant, mais le porte-avions doit être retiré des opérations pour être réparé. Vingt-huit F4F-4 de la VF-5, sous les ordres du *Lieutenant Commander* LeRoy C. Simpler, sont dépêchés à Efate le 6 septembre, d'où ils sont mis à la disposition du MAG-23 (*Marine Aircraft Group*) à Henderson Field (Guadalcanal) cinq jours plus tard. Toutefois, ses effectifs vont fondre comme neige au soleil, au point que, le 16 octobre, soit cinq semaines après son arrivée, il ne lui en reste plus un seul en état de vol ! Renforts inclus, cette escadrille a laissé 17 appareils en combat aérien, 7 détruits au sol et 7 autres par accident ; les pertes humaines s'élèvent à 3 tués, 9 disparus et 7 blessés. En contrepartie, elle a revendiqué 45 victoires,

DONALD RUNYON

Donald Eugene Runyon est né le 26 juin 1913 à Fairmount (Illinois). Après le lycée, il s'engage dans la Marine, mais n'ayant pas suivi d'études supérieures, il entre par la petite porte. Après son apprentissage, il est accepté comme *Naval Aviation Pilot*. Il est nommé *Machinist* le 4 mai 1942, au moment où il est affecté à la VF-2. Le mois suivant, il est transféré à la VF-6 à bord de l'USS *Enterprise* (CV-6). Pour son action au-dessus de Guadalcanal, il reçoit une *Navy Cross* et la DFC et passe officier (*Ensign*).

Il rejoint la VF-3 en décembre 1942, puis la VF-18 (USS *Bunker Hill* – CV-17) en septembre 1943. Il devient *Lieutenant (jg)* en mai 1943. Promu *Lieutenant*, il quitte le Pacifique en avril 1944 et est affecté à la NAS Moffet Field comme pilote d'essai entre juillet 1945 et juillet 1946. Il sert à nouveau au sein d'unités embarquées à divers postes entre septembre 1946 et février 1952, date à laquelle il commande la VF-22. Il prend sa retraite en 1963 avec le grade de *Commander*. Donald Runyon décède le jour de Noël 1984.

Son palmarès fait état de 11 victoires sûres. ★

▲ Donald Runyon devant le F4F-4 BuAer 5193 de la VF-6 sur le pont du *Saratoga* en septembre 1942. Le *Fighting Six* a peint son palmarès sur la dérive de ses Wildcat sous la forme particulière d'un cercueil où chaque point rouge (41) représente un avion ennemi abattu. Runyon avait à peu près le même sourire que Buster Keaton… si ce dernier était « mécano », lui était *Machinist*.

Palmarès de Donald E. Runyon

07.08.42	2 bombardiers	VF-6	Guadalcanal
08.08.42	1 Mitsubishi 97	VF-6	Entre Guadalcanal et Tulagi
	1 Zéro	VF-6	idem
24.08.42	3 Aichi 99	VF-6	08° 50 S – 163° 50 E
	1 Nagoya Zéro	VF-6	idem
11.11.43	1 « Val »	VF-18	04° 48 S – 154° 15 E
04.01.44	1 « Jake »	VF-18	15 km NE Kavieng
22.02.44	1 « Betty »	VF-18	SW Orote (Guam)

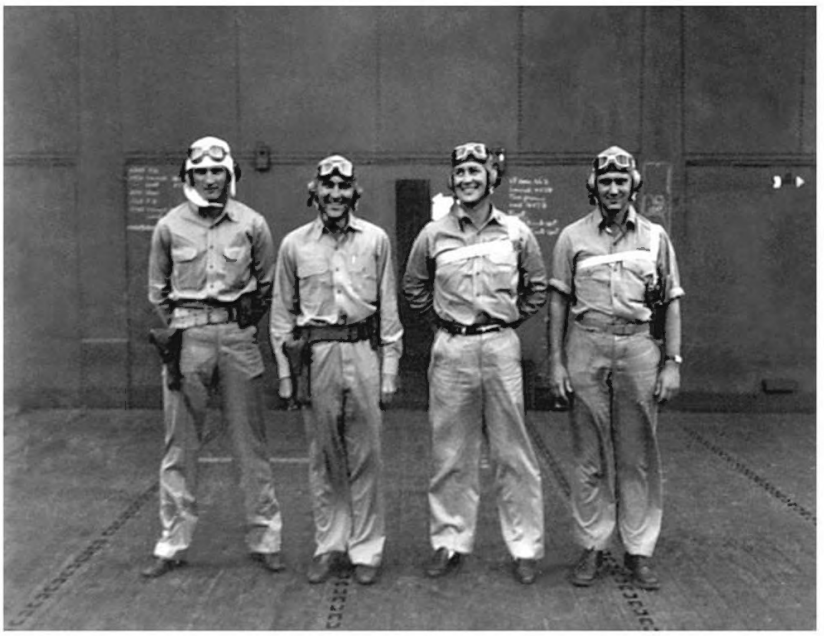
Grumann F4F-4 [BuAer 5075]

Machinist Donald E. Runyon
Fighting Six
USS *Enterprise* (CV-6), bataille des Salomon orientales, 24 août 1942

ce qui a permis l'émergence de quatre nouveaux as ; par date : *Ensign* Francis R. Register (27.09 – total : 7), *Aviation Pilot 1st class* Lee P. Mankin Jr. (27.09 – total : 5), *Ensign* John M. Wesolowski (28.09 – total : 7) et *Ensign* Mark L. Bright (29.09 – total : 9). Le *Lieutenant* Walter E. Clarke remporte les quatre premières de ses sept victoires à Guadalcanal.

Le 8 octobre, la VF-5 se heurte à des hydravions Type 0 (Mitsubishi F1M2 « Pete ») en provenance de deux tenders protégeant un convoi au nord-ouest de Guadalcanal, cible d'une formation mixte de la Navy et de l'USMC. Le *Lieutenant (jg)* Francis R. Register, fort astucieusement surnommé « Cash », revendique sa septième et dernière victoire (plus une probable) :

« Décollage cap 295, distance 120 milles, montée à l'altitude de 5 850 m au-dessus du convoi ennemi, un CA [cuirassé] et cinq DD [destroyers]. Avons entamé notre piqué sur notre droite pour nous mettre en position de mitrailler les navires de surface par leur tribord. Avons lancé notre attaque avant celle des torpilleurs et des bombardiers. Pendant le piqué, en réponse à un appel à l'aide des SBD menacés par des VF [chasseurs] ennemis, avons viré à gauche pour engager un combat tournoyant avec des hydravions biplans ennemis (monomoteurs biplaces). Le premier que j'ai attaqué me faisait face. Il a dégagé, et je l'ai suivi, tirant une rafale avec correction maximale, puis une seconde sans correction à très courte distance. N'ai pas été mitraillé en retour, et l'avion ennemi est tombé en vrille à plat pendant que je mettais de nouveaux coups au but. Je suis sûr que le pilote et son passager arrière avaient été tués. Je n'ai pas pu le voir s'écraser, parce que j'ai été attaqué par un autre biplan. Je m'en suis débarrassé et, un peu plus tard, me suis placé dans la queue d'un autre et lui ai balancé une longue rafale ; il s'est cabré et est parti en abattée. Je ne l'ai pas vu non plus s'écraser, parce que j'étais très occupé avec un autre avion ennemi. Nous nous sommes regroupés et sommes rentrés à la base. »



26 octobre 1942
La bataille des îles Santa Cruz

Si la victoire de Midway est universellement saluée comme le tournant de la guerre du Pacifique, la guerre d'usure pour le contrôle de Henderson Field aura en fin de compte une plus grande répercussion sur le cours des événements, car ce tonneau des Danaïdes consommera l'élite de l'aviation embarquée japonaise, au point que celle-ci aura pratiquement cessé d'exister au terme de cette campagne, facilitant ensuite ce que les Américains appelleront le « Great Marianas Turkey Shoot » du 19 juin 1944, puis l'agonie de la Marine impériale (23-26 octobre 1944).

La quatrième confrontation aéronavale que les Japonais imposent à la Navy au large des îles Santa Cruz est directement liée à la bataille qui se déroule à Guadalcanal, car destinée à masquer l'envoi de renforts massifs sur l'île maudite.

Du côté américain sont engagées deux *Task Forces*, réunies sous la bannière de la TF 61 (*Rear Admiral* Thomas C. Kinkaid) : la TF 16 formée autour de l'*Enterprise* et la TF 17 autour du *Hornet*. À bord du premier se trouve la VF-10 (34 F4F-4), commandée par un (déjà) vétéran du Pacifique, le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr. (alors titulaire de deux victoires remportées avec la VF-42), et à bord du second, la VF-72 (38 F4F-4), sous les ordres du *Lieutenant Commander* Henry G. Sanchez, composée en majeure partie de néophytes, à l'exception de dix pilotes transférés de la VF-8 (qui ont participé à Midway mais qui n'ont pas affronté l'aviation japonaise) et de six autres en

« Cash » Register (caisse enregistreuse) a déjà revendiqué deux victoires avec la VF-6 le 24 août 1942, ainsi que trois autres avec la VF-5 à Guadalcanal, ce qui lui vaut le titre d'as des *Marines*, titre qui, bien évidemment, ne sera pas reconnu par la Navy. Il participera à la campagne des Aléoutiennes avec la VC-21 à bord de l'USS *Nassau* (CVE-16) et trouvera la mort dans un accident le 16 mai 1943.

La VF-5 rentre aux États-Unis en novembre et est « décommissionnée » en janvier 1943. Son palmarès s'établit à 79 victoires.

La *Division* du *Lieutenant* Vorse du *Fighting Six* sur le pont de l'*Enterprise*. De gauche à droite : *Ensign* Robert A. M. Dibb (7 vict., dont 2 avec la VF-6), *Lieutenant (jg)* Richards L. Loesch Jr. (1 vict. – la toute première du F6F Hellcat), *Lieutenant* Albert O. Vorse Jr. (11,5 vict., dont 3 avec la VF-6) et *Ensign* Francis R. « Cash » Register (total 7 vict., dont un Zéro et un « Me-109 » avec la VF-6).

« Cash » Register dans son F4F-4 décoré de huit victoires (sept sûres et une probable).

Grumman F4F-4 [BuAer 02069]

Ensign George L. Wrenn
Fighting Seventy-two
USS *Hornet* (CV-8), bataille des îles Santa Cruz, 26 octobre 1942

provenance de la VF-3. En face, Yamamoto engage ses deux porte-avions d'escadre, *Shôkaku* et *Zuikaku*, et deux porte-avions légers, les *Jûnyô* et *Zuihô*, qui donnent une certaine supériorité numérique à la chasse nippone (82 Zéro contre 72 F4F-4).

Les avions de reconnaissance des deux camps ayant repéré leurs adversaires très tôt dans la matinée du 26 octobre, les porte-avions préparent dans la fièvre leurs premières vagues. Les Japonais sont les premiers à dégainer : à partir de 07h10 sont lancés 20 torpilleurs et 21 bombardiers, accompagnés par 21 Zéro des *Shôkaku*, *Zuikaku* et *Zuihô*. À 07h32, le *Hornet* fait décoller 6 torpilleurs, 15 bombardiers et 8 chasseurs, suivis à 07h47 par 10 torpilleurs, 4 bombardiers et 8 chasseurs de l'*Enterprise*. Pour faire bonne mesure, à 07h55, le *Hornet* envoie sa seconde vague composée de 10 TBF-1, 9 SBD-3 et 7 F4F-4.

Malheureusement pour lui, l'*Air Group* 10 est coiffé au plus mauvais moment par les Zéro du *Zuihô*, à moins de 60 nautiques de la TF 61, alors qu'il est encore en train de prendre de l'altitude. La *Division*, commandée par le *Lieutenant (jg)* John A. Leppla, est taillée en pièces. Ce dernier est tué après avoir revendiqué sa cinquième victoire, et deux de ses ailiers sont abattus (ils sont crédités d'une victoire chacun). Ceux-ci, les *Ensigns* Albert E. Mead et Raleigh E. Rhodes, seront recueillis par un destroyer japonais. Enfermés dans un camp au Japon, où ils seront régulièrement tabassés, ils pèseront moins de 50 kg quand ils seront libérés en septembre 1945 ; Rhodes reprendra du service après la guerre et deviendra même leader de la prestigieuse patrouille des *Blue Angels*.

La seconde *Division* du *Fighting Ten*, conduite par Flatley, est impuissante et ne peut revendiquer qu'un unique Zéro, attribué au *Skipper*, heureusement sans perte. En outre, sept TBF-1 sont abattus (deux équipages disparus). Néanmoins, deux SBD parviennent à endommager le *Zuihô*, mettant son pont d'envol hors d'état.

Pour les hommes des VB-8 et VS-8, qui composent le gros des deux vagues du *Hornet*, cette mission est l'occasion d'effacer le mauvais souvenir de la « grande vadrouille » de Midway [11]. La VF-72 va littéralement se sacrifier pour leur permettre d'atteindre le *Shôkaku* : trois F4F de la première vague sont descendus ; seulement deux victoires sont confirmées. Les Wildcat de la seconde vague tirent mieux leur épingle du jeu, ne perdant qu'un des leurs pour 9 victoires revendiquées, dont 3 par le *Lieutenant* John F. Sutherland. Le palmarès de celui-ci ne sera jamais connu avec certitude, ses carnets de vol ayant disparu dans le naufrage du *Hornet*, mais selon ses indications, il en était alors à 7 succès (auxquels il ajoutera un Zéro le 14 novembre 1942) ; si l'on s'en tient aux seules archives disponibles, il n'obtiendra que 4,25 victoires. Il racontera sa mission du 26 octobre 1942 :

« À la verticale de la flotte japonaise, nous avons aperçu un groupe d'avions qui est resté à distance respectueuse. Seul un Zéro nous a foncé dessus. Je ne sais pas d'où il est arrivé. Il s'est précipité sur les torpilleurs pour une collision frontale, les obligeant à s'égailler dans toutes les directions, comme si une bombe avait explosé au milieu de leur formation ; ils se sont rapidement regroupés. Il avait traversé leurs rangs en tirant de toutes ses armes et en terrorisant tout le monde, mais n'avait réussi qu'à endommager une pale d'hélice d'un avion. « Nos chasseurs, volant plus bas que lui, ont tenté une passe, mais l'ont manqué parce qu'il a dégagé en chandelle à une vitesse incroyable. Il s'est dirigé vers moi, et je le regardais grimper en pensant : *"Ce type ne va quand même pas monter jusqu'à moi comme ça, non ?"* Mais il a continué à grimper, jusqu'à se trouver environ 600 m sous moi, quand il a commencé à ralentir. J'ai basculé en avant. Deux fous de vitesse se retrouvant face à face. Il a explosé en flammes et a fini à la baille. »

Le *Shôkaku* est fortement endommagé et doit être renvoyé à l'arrière, de même que le croiseur *Chikuma*.

Pendant ce temps, la première vague japonaise a atteint la TF 61. Derrière ont décollé une seconde vague (19 « Val », 17 « Kate » et 9 Zéro) et même une troisième (17 « Val » et 12 Zéro). Les CAP (*Combat Air Patrols*) maintenues pour la défense des porte-avions comptent 15 appareils de la VF-72 et 22 de la VF-10 – mais cette couverture est bien insuffisante pour protéger les *Enterprise* et *Hornet* de ce véritable tsunami qui déferle sur eux.

Nous n'entrerons pas dans le détail de cette attaque – la plus longue qu'ont eue à subir les marins américains depuis le début de la guerre – pour nous concentrer sur l'essentiel [12].

Le *Hornet*, frappé à mort, est abandonné et sera coulé dans la nuit par des destroyers japonais. Le retour de ses aviateurs les plonge dans un profond embarras, comme l'a expliqué « Jack » Sutherland :

« On est revenus vers notre bâtiment, où tout moins où il était censé être, et il n'était pas là où on l'attendait. Cela n'avait rien d'inhabituel, parce que notre bâtiment n'était jamais au point de rendez-vous fixé. À l'horizon, on a vu quelque chose et on s'est dirigé vers ce point – c'était notre petit nid, un petit nid à la dérive sur l'océan. J'ai été un peu démoralisé. C'est à ce moment que je me suis souvenu que j'avais laissé à bord mon portefeuille avec 380 $ [13] dans mon coffre. Depuis ce moment, j'en ai conçu une vindicte particulière envers les Japonais. [...] J'ai repéré le *Juneau* [CL-52] qui quittait les lieux et je l'ai suivi pour voir où il allait. Il se dirigeait vers l'*Enterprise*, et il y avait un grand nombre d'avions qui tournaient autour. J'ai abaissé mes volets et mon train et ai demandé à apponter parce que j'étais sur ma réserve de carburant. Mon ailier a commencé à s'agiter, mais comme il était irlandais et prompt à s'enflammer, je ne lui ai pas prêté attention, bien qu'il ait été furieusement énervé à ce moment. [...]

« L'*Enterprise* nous a demandé de dégager parce qu'un raid ennemi arrivait. Alors que je tournais en rond, tout sorti, mon ailier m'a abandonné. J'ai compris qu'il se passait quelque chose de sérieux parce qu'il ne s'était jamais comporté de cette manière, alors je l'ai suivi et, à ce moment, le *South Dakota* [BB-57] a ouvert le feu sur nous.

[11] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 14 (février 2013) : *120 secondes fatales – La Bataille de Midway.*

[12] Pour une relation détaillée par le menu de la bataille des Salomon orientales, nous conseillons la lecture de : *Guadalcanal – Cactus Air Force contre Marine impériale – Tome II* – B. Baëza – Lela Presse, Le Vigen, 2015.

[13] En dollars constants, l'équivalent de 5 500 $ (4 800 €) en 2016.

STANLEY W. VEJTASA

« SWEDE »

Le surnom de « Swede », Stanley Winfield Vejtasa (prononcer Vay-tasa) le doit à ses ascendances suédoises. Tout commence le 27 juillet 1914 à Paris (Montana). Après des études réussies à l'université de son État, il s'engage dans la Marine pour devenir pilote ; il obtient ses ailes en juillet 1939 et est affecté à la VS-5 à bord du *Yorktown* avec le grade d'*Ensign* le mois suivant. Lorsque éclate la guerre du Pacifique, son carnet fait état de plus de 1 200 heures de vol.

Il participe aux missions de bombardement sur les îles Marshall et Gilbert début 1942 et, pendant la Bataille de la mer de Corail, il prend part aux patrouilles de couverture aux commandes de son Dauntless au-dessus du *Lexington*, au cours desquelles il revendique trois Zéro. Cette réussite lui vaut deux *Navy Crosses*.

Repéré par le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr., *Skipper* de la VF-10, une escadrille commissionnée le 3 juin 1942, il rejoint l'*Enterprise* comme *Operations Officer*. Il reçoit une nouvelle *Navy Cross* pour son exploit pendant la bataille des îles Santa Cruz ; il est alors l'as n° 1 de la Navy. Entre décembre 1942 et janvier 1943, il teste le F4U-1 à bord de l'*Enterprise*, alors en croisière au large d'Espiritu Santo.

En juillet 1943, « Swede » regagne les USA pour occuper le poste de *Fighter Training Officer* à la NAS Atlantic City (New Jersey). Il commande ensuite la VF-97 à la NAS Alameda (Californie) avant de devenir CAG 44 entre juin et octobre 1945, puis *Skipper* de la VF-17 jusqu'en juin 1946. Navigateur à bord de l'USS *Sicily* (CVE-118), il prend en main les VF-107A et VF-92 entre novembre 1947 et janvier 1949. Il effectue deux tours en tant qu'*Air Officer* à bord de l'*Essex* pendant la guerre de Corée, puis devient « pacha » des USS *Firedrake* (AE-14) et *Constellation* (CVA-64) jusqu'en novembre 1963. Il termine sa carrière avec le grade de *Captain* à la NAS *Miramar* (Californie), où il met en place le célèbre programme « Top Gun ». Il prend sa retraite en juillet 1970 et décède à l'âge de 99 ans le 23 janvier 2013. ★

Palmarès de Stanley W. Vejtasa

08.05.42	3 Zéro	Mer de Corail
26.10.42	2 Aichi 99 DB	Îles Santa Cruz
	5 Mitsubishi 97 VT	idem
13.11.42	0,25 Kawanishi Type 97	Près de l'*Enterprise*

▲ « Swede » Vejtasa devient l'as n° 1 de l'US Navy après son exploit du 26 octobre 1942 au large des îles Santa Cruz. Curieusement, son appareil ne porte que neuf drapeaux japonais

Grumman F4F-4 [BuAer 03417]

Lieutenant Stanley W. Vejtasa
Fighting Ten
USS *Enterprise* (CV-6), bataille des îles Santa Cruz, 26 octobre 1942

[14] Ils totaliseront respectivement 7 et 5 victoires. Wrenn en restera à 5.

[15] *USN Credits for the Destruction of Enemy Aircraft in Air-to-Air Combat in World War 2* – F. J. Olynyk – Chez l'auteur, octobre 1982.

Certains obus m'ont semblé si gros que j'aurais pu jurer qu'il s'agissait de 406. À cet instant précis, un bombardier en piqué japonais a largué sa bombe et a redressé juste devant moi. Je lui ai balancé une rafale à 150 m de distance, et il a explosé en vol. »

Il obtient sa troisième victoire du jour quelques minutes plus tard à une distance de « huit cents à neuf cents mètres ».

Deux Wildcat du *Hornet* et trois de l'*Enterprise* sont abattus, cinq amerrissent à court de carburant. Un pilote s'est particulièrement distingué : l'*Ensign* George L. Wrenn ; il revendique 4 « VT » (torpilleurs = « Kate ») et 1 « DB » (*dive-bomber* = « Val »), venant s'ajouter à son ¼ de « Betty » qui lui a été crédité le 5 octobre. Si les *Lieutenants (jg)* Henry A. Carey Jr. et George Formanek Jr. ont obtenu des victoires ce jour-là et deviendront as ultérieurement au sein d'autres unités [14], Wrenn sera le seul as du *Hornet*.

Cependant, le véritable héros du jour est le *Lieutenant* Stanley W. « Swede » Vejtasa, un ancien pilote de SBD, dont James Flatley a obtenu le transfert à la VF-10 comme *Operations Officer* juste après ses exploits pendant la Bataille de la mer de Corail. Il a couché dans un compte rendu les circonstances de ses deux premières victoires de la journée :

« En levant les yeux, j'ai aperçu six ou huit bombardiers en piqué ennemis en formation assez lâche en colonne, approchant en vol plané à haute de vitesse de leur point de basculement vers 3 600 m. Le *Hornet* était déjà l'objet d'attaques par un autre groupe de bombardiers en piqué qui étaient arrivés sous un angle légèrement différent.

« L'un des bombardiers a piqué dans un nuage et en est sorti à notre niveau. En exécutant un renversement brutal, on s'est mis en position pour une passe latérale, et il est tombé en flammes. Les autres bombardiers sont passés 600 m au-dessus de nous et ont commencé leur attaque. On n'a reçu aucune autre instruction, alors on est descendu plus bas et on a rattrapé deux bombardiers en piqué ennemis qui s'éloignaient et on les a descendus tous les deux en flammes. Ils n'ont tenté aucune manœuvre défensive.

« Jusque-là, j'avais utilisé le carburant de mon réservoir d'aile pour l'épuiser en premier. Soudain, mon moteur s'est coupé, et j'ai vu que ma pression carburant était à zéro. J'ai commuté sur le réservoir principal, et le moteur est reparti. En voyant de l'essence fuir de sous mon aile droite, j'ai compris que le réservoir avait été percé ou qu'un joint de la tuyauterie avait lâché dans le piqué. Après quelques tentatives infructueuses, j'ai réussi à le larguer en tirant à deux mains sur la manette. »

« Swede » ajoute cinq « Kate » sûrs et un probable, soit un total de 7 victoires en un seul combat, ce qui en fait, outre un héros, le n° 1 des as de la Navy ; il faudra attendre l'exploit de David McCampbell le 19 juin 1944 pour que ce record soit dépassé.

Les pertes totales s'élèvent à 33 F4F-4, dont 10 ont coulé avec le *Hornet*, et 14 pilotes (dont 2 prisonniers). Les Américains ont revendiqué 115 avions ennemis détruits (dont 56 par les Wildcat), mais seuls 67 ont été réellement perdus au combat par les Japonais (plus 32 pour d'autres causes).

Cette indéniable victoire tactique de la Marine impériale a été payée au prix fort : un porte-avions coulé et un endommagé qui doit regagner le Japon, où il restera immobilisé cinq mois ; 145 aviateurs chevronnés perdus, dont 23 commandants de dispositif à l'expérience inestimable, représentent une véritable saignée à blanc pour l'Aéronavale nippone – le faible rendement de ses écoles ne permettra jamais de les remplacer ; Guadalcanal est et restera américaine, et les derniers espoirs de renforcer la garnison japonaise sur l'île viennent de s'évanouir.

Le *Hornet* est le dernier porte-avions d'escadre de l'US Navy coulé pendant la guerre, mais la mauvaise nouvelle est qu'il n'en reste plus que deux dans le Pacifique, l'*Enterprise* et le *Saratoga*, et que tous deux vont devoir subir de longues réparations.

1942
Bilan d'une première année de guerre

Les dernières victoires de l'année 1942 (au nombre de six) sont l'œuvre de la VF-10 à Guadalcanal le 15 novembre 1942 ; c'est l'occasion pour un futur as, le *Lieutenant (jg)* Roy M. Voris, d'abattre son premier Zéro ; blessé au cours du combat, il attendra juin 1944 pour en revendiquer six de plus avec la VF-2. En 1946, Voris sera chargé de mettre sur pied la *Navy Flight Exhibition Team* sur Hellcat, qui prendra rapidement le nom de *Blue Angels*.

Sur le plan stratégique, les Américains sont passés du mode défensif au mode offensif en l'espace de neuf mois, ce qui est d'autant plus remarquable que la mobilisation de leur potentiel industriel et humain n'en est qu'à ses débuts. Face à une Marine impériale dominatrice, qui les surclasse tant sur le plan qualitatif que quantitatif, ils n'ont eu que 224 pilotes de chasse à lui opposer tout au long de l'année 1942 – et seulement 138 jusqu'à Midway ! Sur ce premier total, 60 ont été tués ou portés disparus (toutes causes confondues), soit un taux d'attrition de 27 % !

Toutefois, sans minimiser les conséquences des principales batailles menées par l'US Navy de la mer de Corail jusqu'à Santa Cruz en passant par l'éclatante victoire de Midway, il ne faudrait pas occulter le fait que les durs combats qui se sont déroulés à Guadalcanal et qui ont été supportés en majeure partie par l'US Marine Corps et l'USAAF ont consacré *in fine* la déroute de la Marine impériale, prise à son propre piège d'une guerre d'usure qu'elle a engagée sans avoir les moyens de la gagner.

Selon les statistiques dressées par Frank Olynyk [15], les unités de l'US Navy (VF, VB, VS et VT) ont revendiqué 414 victoires, permettant à 17 pilotes de devenir as. En haut de l'affiche figurent « Swede » Vejtasa (10,25 vict.), Don Runyon (8 vict.) et, ex æquo, « Cash » Register et Hayden Jensen (7 vict.). La VF-5, en grande partie à la suite de son séjour avec la « Cactus Air Force », tient le haut du pavé avec 79 succès, devant la VF-6 (*Enterprise*) avec 60, la VF-3 (*Saratoga, Lexington*) avec 52,5 et la VF-72 (*Hornet*) avec 38.

À titre de comparaison, la première unité de l'USMC est la VMF-223, avec 126,5 victoires, et neuf as des *Marines* comptent 10 victoires ou plus, le premier d'entre eux, Joe Foss, en totalisant 23. ★

▼ Roy M. « Butch » Voris, as aux 7 victoires. Il quittera la Navy en 1963 avec le grade de *Captain* et, après avoir été deux fois leader des *Blue Angels*, il travaillera avec la NASA à la mise au point de l'*Appolo Lunar Module*. Il décédera en 2005 à l'âge de 86 ans.

1943

UN CHAT VENU DE L'ENFER

L'année 1943 voit le remplacement du F4F Wildcat par le F6F Hellcat à bord des porte-avions – un événement majeur au sein de l'US Navy, car, pour la première fois depuis le début de la guerre du Pacifique, les *FitRons* disposent d'un appareil aux performances nettement supérieures à celles de leur ennemi juré : le Zéro. Cependant, ce nouveau prédateur n'entre pas en service avant le second semestre de l'année, laissant le Wildcat supporter le poids des opérations pendant encore huit mois.

30 janvier 1943
Le massacre des « cigares volants »

Ayant enfin pu recevoir ses dernières réparations à Nouméa, l'*Enterprise* reprend la mer le 28 janvier 1943, alors que se déroule la bataille navale au large de l'île Rennel. Le croiseur lourd USS *Chicago* (CA-29) ayant été fortement endommagé au cours de l'engagement, son groupe aérien reçoit l'ordre de protéger son repli. Mais les Japonais ne sont pas décidés à lâcher le morceau, et, le 30 janvier, 11 *Rikko* de la 705e *Kû* s'envolent de Buka pour achever le travail. Malheureusement pour eux, ils tombent sur deux *Divisions* de la VF-10 menées par le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr. en personne. Le score du match est sans appel : huit « Betty » sont abattus, et un neuvième ira s'écraser à Munda ; seuls trois rentreront à Kavieng plus ou moins intacts [1].

Les Américains revendiquent 11 victoires, dont 3 sont attribuées au seul *Ensign* Edward L. Feightner ; déjà titulaire d'une victoire remportée à Santa Cruz (26.10.42), il en ajoutera cinq autres avec la VF-8 en 1944, devenant as le 30 mars 1944. De son côté, Flatley obtient son quatrième et dernier succès, mais en raison du désintérêt des instances hiérarchiques de la Navy à propos des palmarès individuels, il n'a jamais été crédité de sa participation à la destruction de quatre avions japonais supplémentaires, qui aurait pu lui valoir le titre d'as [2].

En dépit de la couverture aérienne, le *Chicago* sera coulé par une nouvelle attaque en fin d'après-midi.

4 février 1943
Entrée en lice des Escort FitRons

À partir du mois de juin 1942, une quinzaine de nouvelles escadrilles sont « commissionnées ». Baptisées « VGS » [3] , ce sont des unités mixtes équipées de chasseurs (F4F-4) et de torpilleurs (TBF-1) destinées à être embarquées sur les porte-avions d'escorte (CVE) présents et futurs. Pour le Pacifique, dix sont ainsi mises sur pied avant la fin de l'année 1942. Toutefois, faute de « toits plats » en nombre suffisant pour les accueillir, quelques-unes devront combattre depuis des bases terrestres.

Armée le 5 août 1942, la VGS-11 monte à bord de l'USS *Altamaha* (CVE-18) à Pearl Harbor pour être débarquée à Tomba Ko Nandi (Fidji) le 10 janvier 1943. Alignant 17 F4F-4 et 6 TBF-1, elle est placée sous les ordres du *Lieutenant Commander* Charles H. Ostrom. On la retrouve à Guadalcanal quelque temps plus tard. Le 4 février, la « Cactus Air Force » se mobilise pour attaquer les destroyers japonais envoyés pour évacuer les derniers combattants de Guadalcanal ; parmi les assaillants figurent les TBF et les F4F de la VGS-11. Ils revendiquent huit Zéro (dont un attribué à un pilote d'Avenger).

[1] Le douzième *Rikko* était un avion de reconnaissance abattu une demi-heure avant l'attaque.

[2] F. Olynyk, *op. cit.*

[3] L'US Navy adoptant des dénominations qui n'appartiennent qu'à elle, on ne sait pas trop à quoi se réfère le « G ». Quant au « S » qu'elle réserve aux *Scouting Squadrons*, on peut aussi se demander ce qu'il fait là ! Le 1er mars 1943, ces unités seront rebaptisées « VC » (*Composite*), une appellation plus conforme à leur statut.

▲ Le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr., *Commander Air Group Five* du *Yorktown*, à bord de son F6F-3 « 00 » en octobre 1943.

Le 7 février, l'US Navy, l'USMC et l'Air Force interviennent encore contre ce qui est la dernière tentative de la Marine impériale ; deux jours plus tard, la bataille de Guadalcanal sera définitivement close. La VGS-11 revendique trois nouveaux Zéro. Parmi les vainqueurs figure le *Lieutenant* Ross E. Torkelson, qui deviendra as le 13 juillet 1943 (il sera porté disparu au large de Rendova le 22 juillet après un sixième succès).

◀ Le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr., commandant le CVG-5 à bord de l'USS *Yorktown*, en octobre 1943. Il décède le 9 juillet 1958, une semaine après avoir pris sa retraite, et sera promu *Vice Admiral* à titre posthume.

▶ Le *Lieutenant Commander* Robert A. Winston, *Skipper* de la VF-31 et CAG à bord de l'USS *Cabot* (CVL-28), remporte trois de ses quatre victoires le 30 mars 1944.

Grumman F6F-3 [BuAer 04873]

Lieutenant Commander James H. Flatley Jr.
Commander Air Group 5
USS *Yorktown II* (CV-10), 31 août 1943

La VGS-11 sera rebaptisée VC-11 le 1er mars 1943, puis, débarrassée de ses torpilleurs, elle deviendra la VF-21 le 1er mai. Le *Fighting Twenty-one* restera à Guadalcanal jusqu'en juillet et sera crédité d'un total de 68 victoires (toutes identités incluses) ; il produira deux autres as : les *Lieutenants (jg)* John C. C. Symmes (5,5 – total : 11) et Thomas D. Roach (5,5).

Cependant, il n'y a pas que des unités « auxiliaires » basées à Guadalcanal. En effet, un détachement de la VF-72 stationne aussi à Henderson Field depuis le matin du 4 février 1943 sous les ordres du *Lieutenant* Alberto C. Emerson († 12.02.43). Lors du combat qui se déroule dans l'après-midi même, l'*Ensign* Robert H. Jennings Jr. revendique deux Zéro ; déjà titulaire d'une demi-victoire (16.10.42), il en ajoutera sept de plus avec la VF-82. Le 6 février, la VF-72 est « décommissionnée », et le personnel, à l'exception du détachement basé à Guadalcanal (où il opérera jusqu'au 20), est immédiatement renvoyé aux États-Unis. Au cours de son unique tour d'opérations, le *Fighting Seventy-two* est crédité de 44 victoires, mais n'aura donné qu'un as, l'*Ensign* George L. Wrenn (5,25 vict.).

14 février 1943
Des as oubliés

Si les patrouilleurs maritimes n'ont pas toujours perdu leurs duels face à l'aviation japonaise, puisque 380 victoires ont été recensées [4], le fait que huit équipages ont obtenu le statut d'as est largement méconnu – la VPB-117 sur PB4Y-1 en fournissant cinq à elle seule ! La version navale du B-24 sous ses deux formes (PB4Y-1 Liberator et PB4Y-2 Privateer) s'est d'ailleurs taillé la part du lion avec 321 succès dans le Pacifique !
La première victoire (un Zéro) est à porter à l'actif d'un PBY-5 de la VP-101 aux Philippines le 10 décembre 1941, mais le premier exploit est l'œuvre de la VB-101, qui n'est arrivée à Guadalcanal que deux jours plus tôt.
Le 14 février 1943, neuf PB4Y-1 du *Bombing 101*, escortés par 12 F4U-1 de la VMF-124 de l'USMC et 8 P-38 du 339th *Fighter Squadron* de l'USAAF, sont interceptés après le bombardement de Kahili par 60 à 80 chasseurs japonais. Le *Lieutenant Commander* William A. Moffett [5], commandant l'unité, écrira dans son compte rendu :
« Il ne fait aucun doute dans l'esprit du soussigné que si l'ennemi s'était montré aussi déterminé que les pilotes américains, aucun avion ne serait rentré de cette mission. On pense que l'usage d'un nouveau type de chasseur [F4U-1 [6]] et de bombardier [PB4Y-1] a rendu les Japs hésitants à pousser leurs attaques à fond. [...] Les deux passes frontales qui ont détruit les deux PB4Y [il s'agit de la version navale du B-24D] n'ont pu être contrées par nos chasseurs ; la raison en est qu'ils étaient trop peu nombreux pour être en deux endroits à la fois. »
Les chasseurs sont crédités de six victoires, mais la VB-101 de neuf ! Moffett : « Nous étions convenus avant la mission que s'ils étaient poursuivis par des Zéro, les F4U devaient les attirer dans le champ de nos mitrailleuses ; c'est de cette manière que nous avons abattu la majeure partie d'entre eux. » Les victoires ne seront pas attribuées nominalement. Les pertes s'élèvent à 2 PB4Y-1, 2 P-38 et 4 F4U.
Nous aurons l'occasion de reparler des équipages de PB4Y.

▲ Les F4F-4 de la VF-11 The Sundowners à Guadalcanal en mai 1943. Les Wildcat de la Navy se distinguaient de ceux des *Marines* par la lettre « F » peinte devant leur numéro individuel sur le fuselage.

12 – 16 juin 1943
Le zénith des Sundowners

L'US Navy va détacher une autre escadrille à Guadalcanal, mais c'est surtout faute d'avoir pu lui offrir un « toit plat ». En effet, « commissionnée » en août 1942, la VF-11 doit être embarquée à bord du *Hornet*, mais comme celui-ci est coulé quelques mois plus tard, le 26 avril 1943, le *Lieutenant Commander* Clarence M. White se pose à Henderson Field à la tête de ses 24 F4F-4. Les pilotes du *Fighting Eleven* se baptisent The Sundowners, qui fait référence à la fois à leur aptitude à se battre jusqu'à la tombée de la nuit et à celle d'abattre des « soleils » (levants). La première victoire est remportée le 6 mai, mais c'est le 12 juin que la VF-11 connaît son premier moment de gloire.
Ce jour-là, huit Wildcat volent au secours de quatre Corsair des Marines assaillis par quelque 35 Zéro – un rapport de forces de un à trois : « Une proportion que l'on considérait comme plus ou moins égale au regard des combats aériens de cette époque », dira par la suite le *Lieutenant (jg)* Vernon E. Graham. Menant le bal, William N. Leonard, dont on a déjà croisé la route en mer de Corail, revendique ses deux dernières victoires, portant son palmarès à six et devenant as du même coup. Un pilote réalise un triplé et un second un doublé, mais la vedette de la journée est justement Vernon Graham qui, pour son premier combat, revendique cinq Zéro – il est le premier « ace in a day ». Il a confié ses impressions à un journaliste de *True*, qui les publiera dans l'édition de mars 1944 :
« Quand je suis monté à bord de mon Grumman Wildcat le matin du 12 juin 1943, j'ai pensé qu'il ne s'agirait que d'un vol de routine comme tous les autres avant. Mes copains m'ont dit après qu'ils avaient eu le même sentiment. Je n'avais jamais tiré sur un avion japonais parce que je n'avais jamais rencontré un Zéro ou eu l'occasion d'en pourchasser un. Les Zéro n'étaient jamais venus dans notre direction ou, en nous apercevant les premiers, ils avaient préféré s'enfuir. Pendant des semaines, je m'étais assis à mes commandes, brûlant d'en découdre, mais il ne s'était jamais rien passé. Mitrailler des aérodromes apportait une certaine excitation, mais quand les Japonais restaient terrés dans leurs trous, cela n'avait rien de passionnant.

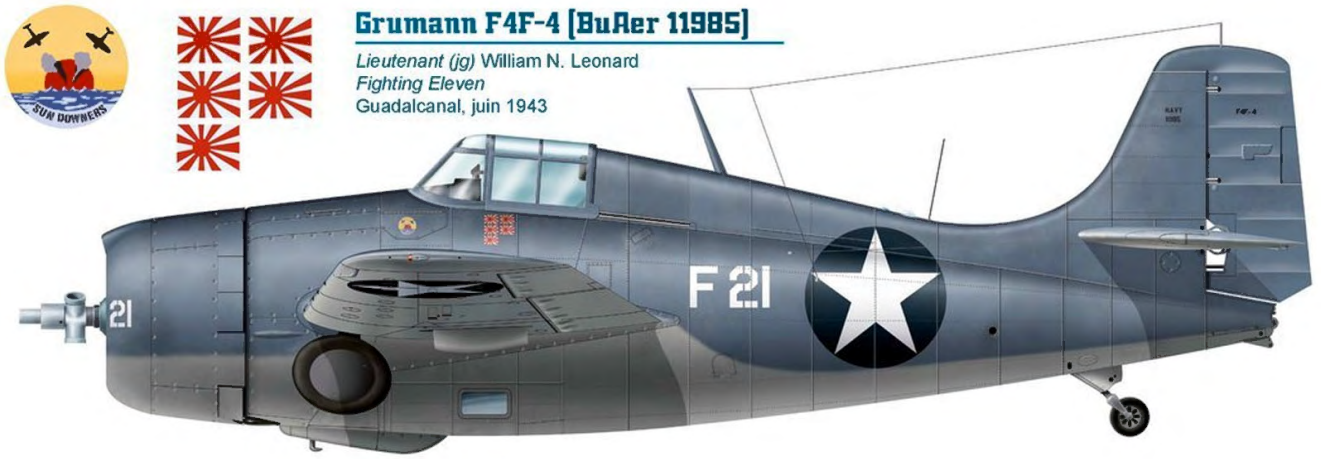
◤ Bien qu'il s'agisse de F4F-4 de l'US Marine Corps, cette photo illustre bien les conditions primitives dans lesquelles se trouvaient les défenseurs de Guadalcanal. Des cordes tendues sur des bambous font office de plaques Marston (ou PSP) pour éviter que les avions ne s'embourbent au roulage.

◀ Un PB4Y-1 de la VPB-101 au décollage de Carney Field (Guadalcanal) en 1943. Pour pallier le principal défaut de la première version (B-24D), que les Japonais avaient rapidement détecté, celui-ci a reçu « in the field » une tourelle Consolidated A-6 dans le nez ; les cicatrices de la « greffe » sont bien visibles sur la photo.

[4] *Dictionary of American Naval Aviation Squadrons – Vol. 2* – J. C. Sawruk – Naval Historical Center, 1995.

[5] Son père n'était autre que le « Père de l'aviation navale américaine », qui a donné son nom à la base aéronavale de Sunnyvale (Californie).

[6] C'est la première mission de la VMF-124, dont le début difficile passera à la postérité sous le nom de « Massacre de la Saint-Valentin » (cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 21 – août 2015).



Grumann F4F-4 [BuAer 11985]
Lieutenant (jg) William N. Leonard
Fighting Eleven
Guadalcanal, juin 1943

Tirer sur des barges, c'était comme tirer sur des poissons. Puis, tout à coup, c'est arrivé ! [...]
« Le *Lieutenant (jg)* Claude Ivie se trouvait à ma droite et un peu devant. Quand nous sommes entrés dans la danse, l'un des Zéro s'est glissé dans sa queue et lui a envoyé une rafale. Le Zéro a ensuite exécuté un tonneau lent, au terme duquel il a tiré à nouveau. Le Wildcat n'a pas bronché : il a absorbé le plomb japonais comme une éponge. Et encore un tonneau lent ! Cela m'était totalement incompréhensible. Bien sûr, je devais encore recevoir mon baptême du feu, et ces tonneaux lents pouvaient faire partie des tactiques japonaises. Toutefois, mes instructeurs avaient oublié de me le dire. Le Zéro est ensuite parti en piqué et a brutalement redressé en me faisant face à une distance de 250 m. J'étais encore sous le coup de la surprise quand j'ai compris qu'il me fonçait droit dessus. Je devais faire quelque chose. J'avais pensé à mille et une choses qui pouvaient survenir, et, brutalement, l'une d'elles était devenue réalité. C'était à moi de jouer : tuer ou être tué – aussi simple que cela.
« D'un coup, je me suis retrouvé aligné sur lui et j'ai balancé la sauce. Le Zéro a semblé vibrer, puis est passé à côté. Quand je me suis retourné, il avait basculé en avant. Quelques instants après, il était en vrille, crachant des flammes et de la fumée. Je l'avais eu en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Cela m'avait semblé beaucoup plus facile que je ne le croyais. Pourtant, si la chance n'avait pas choisi mon camp, c'était mon avion qui aurait été en train de tomber en vrille à ce moment. »

▼ Le portrait de Vernon Graham, réalisé par Rico Tomaso, fait la « une » de l'édition de mars 1944 du mensuel *True*, qui publie le récit de son combat du 12 juin 1943. (Via Bob Deis)

Cet exploit, qui fait de Graham « un as en un jour », lui vaut la *Navy Cross*. La VF-11 est créditée de 14 victoires pour quatre avions perdus (dont deux à la suite d'une panne d'essence) et quatre blessés, dont Graham, qui s'est écrasé au retour après avoir consommé ses dernières gouttes de carburant ; il souffre d'une fracture du crâne (le fameux « casse-croûte collimateur ») et de multiples contusions, qui le mettront sur la touche pendant de longs mois – il n'ajoutera pas d'autres victoires à son palmarès.
Le 16 juin 1943, le *Fighting Eleven* fait encore mieux : 31 victoires, mais perd trois tués et quatre appareils. La VF-11 est retirée des opérations quelques jours plus tard avant de quitter Guadalcanal le 12 juillet. Son palmarès s'établit à 55 victoires pour la perte de 5 pilotes et 22 avions. Elle aura produit un second as : le *Lieutenant (jg)* Charles R. Stimpson, qui remporte ses 6 premiers succès (dont 4 « Val » le 16 juin) lors de son premier tour d'opérations avec la VF-11 ; il en ajoutera 10 de plus lors du second tour. Plusieurs autres ouvriront leur score à Guadalcanal, parmi lesquels le *Lieutenant (jg)* William J. Masoner Jr. (deux « Zeke » le 16 juin), qui finira la guerre avec 12 victoires.

Juin – août 1943
Une nouvelle race de chat

C'est ensuite le calme plat pour les *FitRons* de l'US Navy pendant près de deux mois – sauf pour les anciennes « VGF » opérant dans les Salomon (Rendova, Munda, Kahili, Russell...), soit depuis le sol (VF-21), soit depuis les porte-avions d'escorte (VF-26, 27 et 28). Les F4F de la Navy disparaissent progressivement du théâtre du Pacifique et, en septembre 1943, ils ont tous été remplacés par des FM-1 et des F6F-3 sur les CVE.

Grumann F4F-4 [BuAer 03430]

Lieutenant (jg) Vernon E. Graham
Fighting Eleven
Guadalcanal, juin 1943

À gauche, le *Lieutenant (jg)* Charles V. Wesley, qui revendique le premier de ses deux « Zeke » le 16 juin 1943. Le F4F-4 « F-13 », portant l'insigne des SUNDOWNERS, était l'avion personnel du *Lieutenant* Kenneth T. Viall (4 vict. au total).

Le *Lieutenant Commander* Charles L. Crommelin, *Skipper* de la VF-5, s'apprête à s'élancer du pont du nouveau *Yorktown* (CV-10) lors de sa période de rodage en mer en mai 1943. Ce *FitRon* fait partie des premiers rééquipés en F6F-3. On note que cet appareil est désarmé.

L'Aéronavale japonaise, qui n'a plus guère les moyens de reprendre l'initiative, et l'Aéronavale américaine, qui prépare ses futures opérations, marquent ainsi un temps d'arrêt. Ce répit est mis à profit pour embarquer les premiers F6F-3 à bord des porte-avions. Dès son retour aux USA, la VF-9 du *Lieutenant Commander* John Raby en reçoit 36 exemplaires, qu'elle embarque à bord de l'*Essex* (CV-9) le 15 mars 1943 pour son deuxième tour d'opérations. Ses Hellcat font partie des premiers qui passent à l'action, en compagnie de ceux de l'*Independence*, lors d'un raid sur l'île Marcus (Mariannes) le 31 août.
La VF-3 est réarmée à San Diego le 15 mars 1943 et reçoit une première dotation de 36 machines et 54 pilotes ; elle est prise en main par le *Lieutenant Commander* Edward H. « Butch » O'Hare. Le 15 juillet, elle est rebaptisée VF-6 et, le 23 août, elle est partagée entre l'*Independence* (CVL-22 – 24 appareils) et le *Princeton* (CVL-23 – 12 appareils). On a vu que la première victoire du Hellcat a été attribuée à un membre du détachement du *Princeton* le 1er septembre 1943.
Une nouvelle race de « chat sauvage » est désormais prête à sortir ses griffes contre la Marine impériale. En attendant, la précédente s'éteint le 25 juillet 1943 avec les huit dernières victoires (huit « Zeke ») remportées par le Wildcat (F4F et FM-1) dans le Pacifique, œuvres de la VF-21, qui met ainsi un terme en beauté à son premier tour d'opérations.

5 octobre 1943
Wake : le vrai baptême du feu du Hellcat

Malgré les raids sur Marcus et Tarawa, et l'appui apporté aux débarquements à Baker entre fin août et fin septembre, ce n'est que le 5 octobre, à l'occasion d'un nouveau raid sur Wake, que le F6F subit pour de bon son baptême du feu. Y participent les *Essex, Yorktown II, Lexington, Independence, Belleau Wood* et *Cowpens*. L'explication est sévère, et, entre 05h47 et 16h09, leurs six *FitRon* revendiquent 41 victoires pour la perte de 6 avions et 4 pilotes disparus. Si quelques « moustachus » font encore parler d'eux – « Butch » O'Hare obtient ses deux dernières victoires –, de « jeunes pousses » commencent leur ascension, comme les *Lieutenants (jg)* Hamilton McWhorter III de la VF-9, qui empoche le premier de ses douze succès, et Alexander Vraciu de la VF-6 ; ce dernier revendique le premier avion japonais d'une longue liste qui s'achèvera à son dix-neuvième. Il a raconté son premier engagement :

▶ Le *Lieutenant (jg)* Hamilton McWhorter III colle son dixième drapeau japonais après son combat du 17 février 1944. Il a été le premier as sur F6F Hellcat et terminera la guerre avec 12 succès à son compteur.

▼ Une section d'entraînement de la NAS Melbourne (Floride) en février 1943. « Alex » Vraciu est le premier à gauche (debout). Seul autre pilote de cette section à connaître une certaine réussite, l'*Ensign* Frederic P. Vanderhoof, deuxième en partant de la gauche (accroupi) : il remportera quatre victoires avec les VF-21 et VF-3.

« Je faisais partie de la section de tête avec Willy Callan comme ailier – "Butch" commandait et avait Hank Landry comme ailier. Nous sommes passés à la verticale d'une formation de trois "Zeke" quelques centaines de mètres en contrebas. Ma radio m'avait lâché, mais je devinais très bien ce qui allait se passer. "Butch" a mis en flammes le Zéro de gauche, et j'ai fait exploser celui de droite. C'était mon premier combat, et, comme un idiot, j'ai été hypnotisé par le Zéro. Le leader a dégagé en piqué et s'est posé sur Wake. Je l'ai regardé atterrir et l'ai incendié au sol [7], ainsi qu'un "Betty" à ma seconde passe. »

1er novembre 1943 Quand Fête des Morts rime avec tête de mort !

Corsair, le retour !
Expulsés du *Bunker Hill* et condamnés par l'US Navy à n'opérer que depuis des bases terrestres, les hommes du *Lieutenant Commander* John T. « Tom » Blackburn, qui forment le *Fighting Seventeen*, se retrouvent avec leurs F4U-1 au beau milieu de nulle part sur une île des Salomon, à Ondongo, ce qui, en dialecte local, signifie « île de la mort » – en parfaite adéquation avec leur nom de guerre, THE JOLLY ROGERS, surnom attribué au drapeau des pirates des Caraïbes dont ils arborent fièrement la tête de mort et les tibias croisés sur le capot de leurs Corsair.

▲ L'*Ensign* Frederick J. Streig de la VF-17 devant son F4U-1 à Vella Lavella. Déjà titulaire d'une demi-victoire le 1er novembre 1943, il revendique un « Tony » et un « Zeke » le 11. Il deviendra « as » avec 2,5 « Zeke » le 27 janvier 1944, lors du second tour de son unité.

▼ Un F4U-1 des JOLY ROGERS se prépare pour une nouvelle sortie sur Rabaul en février 1944.

[7] Il veut dire que s'il avait réagi plus vite, il l'aurait rattrapé avant qu'il ne se pose et aurait revendiqué sa deuxième victoire.

Le 1er novembre, jour choisi par les *Marines* pour débarquer au cap Torokina (Bougainville), la VF-17 assure avec l'USAAF et l'USMC la couverture aérienne. Vers 07h45 surgissent une vingtaine de « Val » escortés par une douzaine de Zéro. Au terme d'une mêlée furieuse, la VF-17 ressort avec cinq victoires, mais un pilote est porté disparu. « Tom » Blackburn s'adjuge deux « Zeke », ouvrant ainsi son compteur, qui ne s'arrêtera qu'au chiffre onze.
Sont-ce les premières victoires du Corsair sous les couleurs de la Navy ? Eh bien ! non. Une obscure (c'est le cas de le dire) escadrille de chasse de nuit, la VF(N)-75, a volé la vedette aux JOLLY ROGERS à... quelques heures près !
Arrivée à Munda (Nouvelle-Géorgie) avec douze F4U-2 le 23 septembre 1943, elle sera la seule unité de son genre à opérer depuis une base terrestre. Placée sous les ordres du *Lieutenant Commander* W. J. Widhelm, elle remporte la première victoire américaine assistée par radar aéroporté quand, le 31 octobre à 23h00, le *Lieutenant* Hugh D. O'Neill Jr. abat un « Betty » près des îles Shortland. En voici le rapport de combat :
« Décollage : 21h30 – Contact : 23h00 – Atterrissage : 23h40. Ai été dirigé sur un hostile et ai eu un contact visuel à 20 km au SE des Shortland. L'ai aussitôt identifié comme un "Betty". Il n'avait pas de pare-flammes et brillait de mille feux, ce qui le rendait visible de n'importe quelle position. Le premier contact a été fait alors que nous volions sur des caps réciproques, le "Betty" à 3 000 et moi à 3 600. Ses manœuvres évasives étaient limitées à des virages lents. Ai plongé sur lui et ai tiré ma première rafale de 250 à 150 m. Le moteur droit a été incendié, mais les flammes se sont rapidement éteintes. Suis revenu pour une seconde passe, à 2 300 m, ai ouvert le feu à 150 m dans sa queue. Le "Betty" a pris feu et a percuté la mer, suivi tout au long de sa descente par les projecteurs des Shortland. Mon radar a fonctionné à merveille. Beaucoup de feux de Saint-Elme. Nombre de projectiles tirés : 128. »

11 novembre 1943
Pas d'armistice pour la Navy

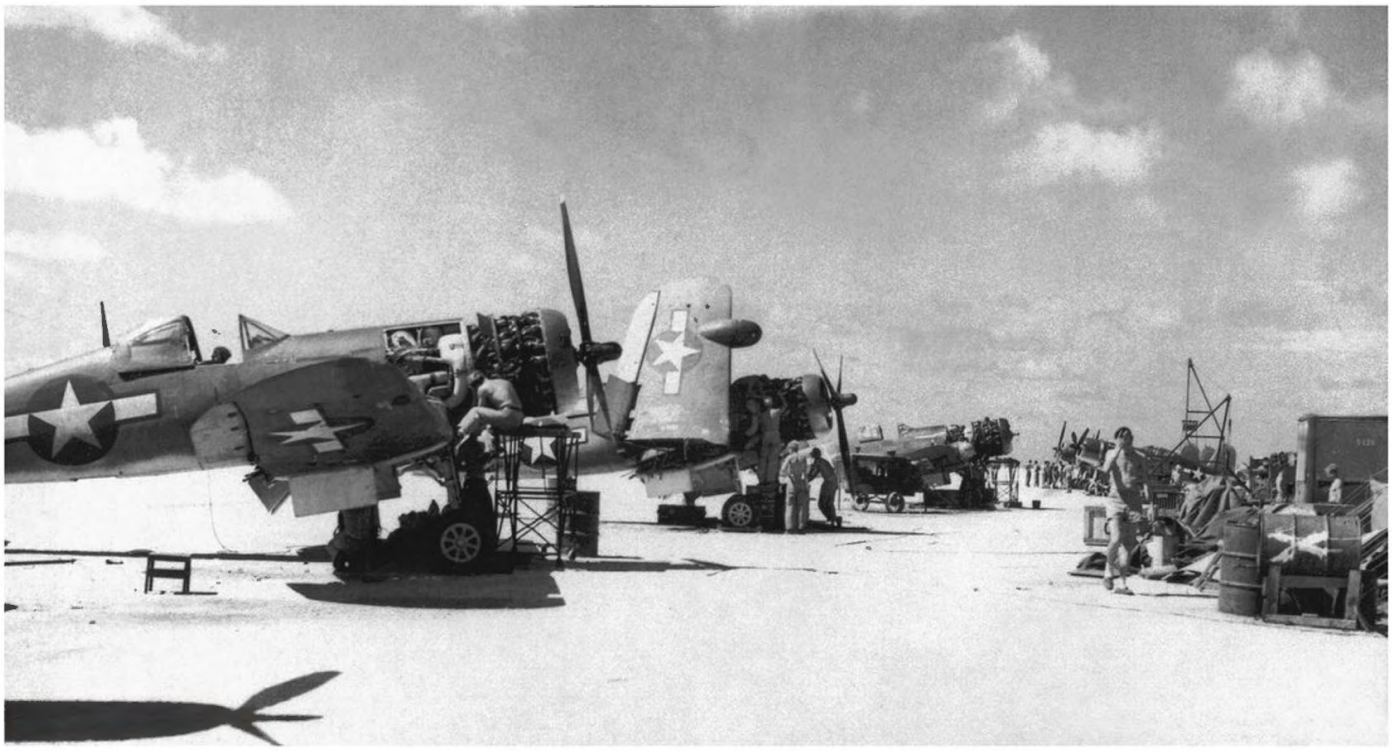
Le 5 novembre, la TF 38 (*Saratoga* et *Princeton*) lance une première attaque sur la forteresse de Rabaul en coordination avec la *Fifth Air Force*. Au prix de quatre aviateurs disparus, les VF-12 et VF-23 se partagent 24 victoires. Le *Skipper* du *Fighting Twelve* (*Saratoga*), le *Commander* Joseph C. « Jumpin' Joe » Clifton, revendique un « Zeke », qui s'additionne à un « Sally » abattu trois jours plus tôt ; ce seront les seuls succès de l'un des plus fameux *Air Group Commanders* de la Navy.
À noter que le 8 novembre émerge un nouvel as ; ce jour-là, le *Lieutenant (jg)* James J. Kinsella, de la VF-33, revendique trois « Tony » au-dessus de la baie de l'Impératrice Augusta, qui viennent s'ajouter aux deux Zéros empochés avec la VF-72 en février – son compteur restera bloqué à cinq.

PIRATE DES SALOMON

▲ « Tom » Blackburn à Bougainville en mars 1944.

◥ « *Y a bon un chocolat chaud !* », semble penser « Tom » Blackburn assis dans son F4F-3 de la VGS-29 quelques jours après les débarquements alliés en Afrique du Nord. (Collection G. Pons)

▼ Derrière le F4U-1 au premier plan, on aperçoit deux F4U-2 de la VF(N)-75 à Munda au début de l'année 1944.



« TOM » BLACKBURN

John Thomas Blackburn fait partie de cette race de pilotes, d'autant plus précieuse que rare pour une force aérienne, qui allient des qualités professionnelles au-dessus de la moyenne à un don naturel de meneurs d'hommes.
L'un des pilotes de la première heure de la VF-17, William L. « Country » Landreth, alors *Lieutenant (jg)* et benjamin de l'escadrille, évoque la personnalité hors du commun de son chef :
« Il était très exigeant en matière de résultats. Il exigeait que vous soyez prêt à l'heure pour décoller, que vous soyez un expert en vol en formation et ne tolérait aucun acte d'indiscipline en l'air. Il était plus coulant à propos de ce qui se passait à terre à condition de ne pas franchir certaines limites. Il n'était pas du genre jugulaire-jugulaire, mais nous avions des inspections et faisions beaucoup d'exercices. Il essayait de faire de nous de vrais marins autant que des pilotes de chasse. Il aimait faire la nouba, mais j'ai vite appris que c'était peine perdue que de vouloir rivaliser avec lui ; il était le dernier à rester debout et le premier à se lever le lendemain matin. Il était mince et faisait plus jeune que son âge [30 ans alors]. Plus d'un bleu s'est planté devant lui en lui demandant : *"Salut, mon gars. Je viens me présenter au patron. Où est il ?"*. Blackburn répondait alors : *"Juste devant vous !"* »

Né le 24 juin 1912 à Annapolis (Maryland), John Blackburn n'a pas loin à aller pour entrer à l'Académie navale, dont il sort à 21 ans avec le grade d'*Ensign*. Il sert trois ans à bord de l'USS *Mississippi* (BB-41) avant d'apprendre à piloter. Breveté pilote en février 1937, il est affecté à la VB-5, puis passe à la VF-2 à bord de l'USS *Lexington* (CV-2) en juin 1939. En mars 1941, il devient instructeur et, en juin 1942, il prend le commandement de la VGS-29, qui embarque sur l'USS *Santee* (CVE-29) pour participer aux débarquements alliés en Afrique du Nord.
De retour aux États-Unis, il devient le *Skipper* du nouveau *Fighting Seventeen*, commissionné le 21 décembre 1942. Prévue pour opérer depuis l'USS *Bunker Hill* (CV-17) sur F4U-1, la VF-17 est brutalement débarquée aux Salomon le 2 octobre 1943. Elle combat donc à terre jusqu'en mars 1944, revendiquant un total de 152 victoires pour la perte de 13 pilotes et 24 avions. « Tom » Blackburn reste à sa tête jusqu'au dernier jour, ce qui lui vaut la *Navy Cross*.
En mai 1945, il se voit confier le commandement de l'USS *Coasters Harbor* (AG-74), un navire-atelier, et retrouve les porte-avions entre septembre 1946 et mai 1951 (USS *Midway* et *Saipan*). Après un court passage à la tête de la VC-5, il est nommé « pacha » du *Midway* (CV-41) entre 1958 et 1959, puis sert en état-major jusqu'à sa retraite, qu'il prend en août 1962 avec le grade de *Captain*. « Tom » Blackburn décède le 21 mars 1994.
Son palmarès fait état de 11 victoires. ★

Palmarès de John T. Blackburn

01.11.43	2 « Zeke »	Baie de l'Impératrice Augusta
08.11.43	1 « Ruth »	Buka
11.11.43	1 « Tony »	Au large de Bougainville
26.01.44	1 « Zeke »	Rabaul
30.01.44	2 « Zeke »	Simpson Harbor
06.02.44	3 « Zeke »	Rabaul
	1 « Hamp »	Rabaul

Vought F4U-1 [BuAer 17649]

Lieutenant Commander John T. Blackburn
Commandant le *Fighting Seventeen*
Ondonga (Nouvelle-Géorgie), 1er novembre 1943

▲ Début 1944, la VF(N)-75 est scindée en deux. Trois de ses appareils sont embarqués à bord de l'*Enterprise* sous l'appellation nouvelle de VF(N)-101. Il s'agit de la première unité opérationnelle embarquée équipée en Vought F4U Corsair ; elle remportera cinq victoires, dont deux sont attribuées à son *Skipper*, le *Lieutenant Commander* Richard E. Harmer, les trois autres étant homologuées au *Lieutenant (jg)* R. F. Holden. Sur cette photo, on note que la mitrailleuse extérieure de l'aile droite du F4U-2 avait été déposée pour compenser le poids du radar.

▼ « Jumpin' Joe » Clifton se prépare à décoller de l'USS *Saratoga* (CV-3) lors d'un raid contre Tarawa le 20 novembre 1943. (Museum of Naval Aviation)

L'attaque contre Rabaul est renouvelée le 11 novembre, mais à la TF 38 s'est jointe la TF 50.3, comprenant les *Bunker Hill*, *Essex* et *Independence*, mais aussi la VF-17 de « Tom » Blackburn, opérant depuis Ondonga (Nouvelle-Géorgie). Les missions, qui commencent vers 08h00, vont s'étaler sur plus de cinq heures et impliqueront près de 400 avions du côté américain. Pour la première fois depuis le début des hostilités, les aviateurs de la Marine dépassent le nombre de 100 victoires en une seule journée ; preuve de l'âpreté des combats, sur les 137 avions ennemis revendiqués par les Américains, dix le sont par les TBF et SB2C (l'*Aircraft Radioman 3rd class* Stanley E. Wallace, mitrailleur d'un SB2C de la VB-17, est crédité de deux « Zeke », qui lui vaudront la DFC mais aussi la *Purple Heart* en raison de blessures reçues au cours de l'engagement).

Ces combats offrent un marchepied à plusieurs pilotes pour se hisser au statut d'as. *Primus inter pares*, le *Lieutenant (jg)* Eugene A. Valencia (VF-9) qui « s'offre » 3,5 victoires en deux sorties ; avec 23 succès, il terminera la guerre à la seconde place du palmarès de l'US Navy – qui, rappelons-le, n'existe pas ! « Big Mac » McWhorter (VF-9) réussit un doublé (il en est à trois et finira à douze). Le *Lieutenant (jg)* William J. Bonneau (CV-9) entame avec un triplé son parcours qui le mènera à un total de huit victoires. Le *Lieutenant (jg)* Edward C. McGowan (VF-9) obtient 3,5 victoires ; il deviendra as tardivement (16 février 1945), mais sera finalement crédité de 6,5 avions ennemis détruits. Le *Lieutenant* Robert C. « Dynamo » Coats (VF-18) ouvre son compteur par deux « Kate » ; transféré à la VF-17, il totalisera 9,33 victoires. Quant au *Lieutenant (jg)* Albert 'E' Martin Jr. (VF-9), vainqueur de deux « Val » et deux « Kate », il abattra son cinquième adversaire le 4 décembre 1943. On peut aussi signaler le *Lieutenant Commander* Herbert N. Houck, *Executive Officer* de la VF-9 (il en prendra le commandement un mois plus tard), dont le triplé constitue le premier pas vers le statut d'as (six victoires au total).

▲ Un F6F-3 de la VF-33 victime d'un cratère de bombe sur la piste de Barakoma, à Vella Lavella. On distingue les deux drapeaux japonais sous l'habitacle. Basé à terre entre le 30 août 1943 et le 12 janvier 1944, le *Fighting Thirty-three* remportera 76,5 victoires ; il donnera naissance à deux as et permettra à deux autres pilotes de le devenir ultérieurement.

Très prometteurs aussi sont deux pilotes de la VF-17, qui revendique ce jour-là 18,5 succès. Présent à l'escadrille depuis sa formation, l'*Ensign* Ira C. Kepford signe ses quatre premières victoires. Le *Lieutenant Commander* Roger R. Hedrick, choisi personnellement par « Tom » Blackburn pour être l'officier exécutif de la VF-17, ajoute un second ennemi au premier déjà abattu le 1er novembre 1943 ; il finira la guerre avec un total de 12.

Ironie du sort, les Corsair de la VF-17 se posent sur le *Bunker Hill* et l'*Essex* pour y être ravitaillés. Après un bon repas chaud dans l'estomac des aviateurs et quelques centaines de litres de carburant dans les réservoirs des F4U-1, ils repartent pour Ondonga. C'est une sorte de revanche pour Blackburn, comme il l'explique lui-même :

▼ Décollage de la première vague de l'USS *Bunker Hill* (CV-17) le 11 novembre 1943.

HAMILTON McWHORTER III « BIG MAC »

Hamilton McWorther III, alias « Big Mac » ou « One Slug » (un « pruneau » – sa cinquième victoire, un « Betty », a été obtenue avec seulement 86 projectiles !), est né à Athens (Georgie) le 8 février 1921. Il suit des études universitaires avant de s'enrôler dans l'Aéronavale à 20 ans.
Breveté pilote en janvier 1942 et promu *Ensign*, il arrive à la VF-9, avec laquelle il participe à l'opération « Torch » en Afrique du Nord. Après son premier tour d'opérations dans l'Atlantique à bord du *Ranger*, son escadrille revient aux USA, où elle est transformée sur F6F-3. Il se marie juste avant d'embarquer pour le Pacifique sur l'*Essex* ; McWhorter est promu *Lieutenant (junior grade)*.
Le 19 novembre 1943, « Mac » devient le premier as sur Hellcat. Il accompagne la VF-9 tout au long de son second tour, qui s'achève le 22 février 1944. Après un passage comme instructeur, pendant lequel il décroche ses galons de *Lieutenant*, il rejoint la VF-12 sur le *Randolph* en juin 1944.
Il retrouvera cette unité, mais à bord du *Franklin D. Roosevelt* en 1953, d'abord comme *Executive Officer*, puis comme *Skipper*. Il quitte la Navy en 1968 avec le grade de *Commander* et de multiples décorations. Il devient gentleman farmer en Californie et passe son temps libre comme moniteur à l'aéro-club local (il apprendra à piloter à trois de ses cinq enfants). Il décède le 22 avril 2008.
Son palmarès fait état de 12 victoires. ★

▲ « Mac » McWhorter aux commandes de son F6F-3 à bord de l'USS *Essex* (CV-9) en mai 1944.

Palmarès de Hamilton McWhorter III

05.10.43	1 « Zeke »	Mer de Corail
11.11.43	2 « Zeke »	Îles Santa Cruz
18.11.43	1 « Pete »	
19.11.43	1 « Betty »	
20.01.44	2 « Hamp »	
17.02.44	2 « Zeke »	
	1 « Hamp »	
16.02.45	1 « Zeke »	idem
13.05.45	1 « Myrt »	Près de l'*Enterprise*

Grumman F6F-5 (BuAer 72286)

Lieutenant Hamilton McWhorter III
Fighting Twelve
USS *Randolph* (CV-15), février 1945

« Quand je me suis présenté le premier à l'arrondi pour apponter sur le *Bunker Hill*, je jubilais intérieurement à l'idée de démontrer que le Corsair était tout à fait apte à opérer depuis un porte-avions. Tous mes pilotes se sont posés sans le moindre incident. J'étais aussi très heureux de retrouver quelques anciens camarades que j'avais quittés quelques semaines plus tôt. Le "Pacha" m'a fait monter sur la passerelle pour me saluer et me serrer la main. Pendant que les marins regarnissaient nos réservoirs et nos armes, nous avons goûté au plaisir d'une douche chaude et d'un vrai repas, assis dans un mess, loin de la boue, de la poussière et des moustiques d'Ondonga. Mais la guerre a vite repris ses droits. À 11h00, nous redécollions. »
Le coût de l'opération s'élève à 13 F6F-3 et 6 pilotes portés disparus. Les Japonais admettront la perte de 71 avions. Or, si dans un combat aérien les revendications sont toutes sujettes à caution, les pertes sont réelles et doivent être dûment comptabilisées à l'intention de la hiérarchie. Dans ce cas de figure, on en arrive à une surestimation de 100 % du côté américain.

◀ Trois inséparables du *Fighting Nine* photographiés sur le pont de l'USS *Essex* (CV-9) en mars 1944. De gauche à droite : les *Lieutenants (jg)* Eugene A. Valencia, William J. Bonneau et Hamilton McWhorter III. À la fin de la guerre, ils totaliseront 43 victoires. Bonneau, devenu pilote d'essai, se tuera dans un accident à bord d'un F8F-1 en octobre 1947.

▼ En bas : Le *Lieutenant Commander* Paul D. Buie, *Skipper* du *Fighting Sixteen*, donne ses dernières consignes sur le pont de l'USS *Lexington II* (CV-16) au large des îles Marshall début décembre 1943. Avec 7 victoires confirmées, il est alors l'as n° 1 sur Hellcat.

▼ Ci-dessous : Les trois grands du *Fighting Seventeen* THE JOLLY ROGERS en mars 1944. De gauche à droite : le *Lieutenant Commander* Roger R. « Rog » Hedrick (9 victoires avec la VF-17 sur un total de 12), le *Lieutenant Commander* John T. « Tom » Blackburn (11 victoires) et le *Lieutenant (jg)* Ira C. « Ike » Kepford (16 victoires). Ils ont tous trois remporté au moins une victoire le 11 novembre 1943.

23 novembre 1943
Tarawa, atoll sanglant

Ce clin d'œil à un album de Buck Danny ne doit pas faire oublier que les Marines débarquent le 20 novembre, non seulement à Tarawa, mais aussi à Makin, et que le seul engagement aérien dans le cadre de l'opération « Galvanic » a lieu au large de cette île des Gilbert, trois jours plus tard, et implique la VF-16 du *Lexington*.

Le 23 novembre, une vingtaine de Zéro se présente au large des *Task Forces* vers 10h00. Les Japonais se heurtent alors aux 11 F6F-3 du *Fighting Sixteen*, menés par le *Lieutenant Commander* Paul D. Buie. Ils en revendiquent dix-sept au tapis pour la perte d'un seul des leurs (pilote sauf). Le compte rendu de la mission précisera : « Sur les 17 Zéro détruits, 14 ont pris feu ou ont explosé en vol. Les réservoirs de fuselage et d'aile sont tout autant vulnérables. Il semble que rien n'a été fait pour installer des réservoirs auto-étanches dans les "Zeke" et les "Hamp". »

Paul Buie est crédité de deux victoires et le *Lieutenant (jg)* Francis M. Fleming de 2,5 (total : 7,5 vict.), mais l'homme du jour à la VF-16 est incontestablement le *Lieutenant (jg)* Eugene R. Hanks qui, avec 3 « Hap » et 2 « Zeke », devient « ace in a day » (total : 6 vict.).

Le lendemain, le *Lieutenant (jg)* Alfred L. Frendberg obtiendra les trois succès qui lui manquaient pour devenir as (total : 6 vict.).

4 décembre 1943
La VF-16 à Kwajalein

Le 4 décembre 1943, la TF 50 s'en prend aux installations japonaises à Kwajalein, Roi et Wotje (îles Marshall). La VF-16 se met particulièrement en valeur en tentant de repousser un raid de représailles : 27,5 victoires pour la perte de 4 Hellcat. Malheureusement, elle ne peut éviter que le *Lexington II* ne soit endommagé par une torpille aérienne, ce qui va le mettre sur la touche pendant de longs mois.

▲ Décollage d'un F6F-3 de la VF-16 depuis l'USS *Lexington II* (CV-16) pendant les opérations sur les îles Gilbert en novembre 1943.

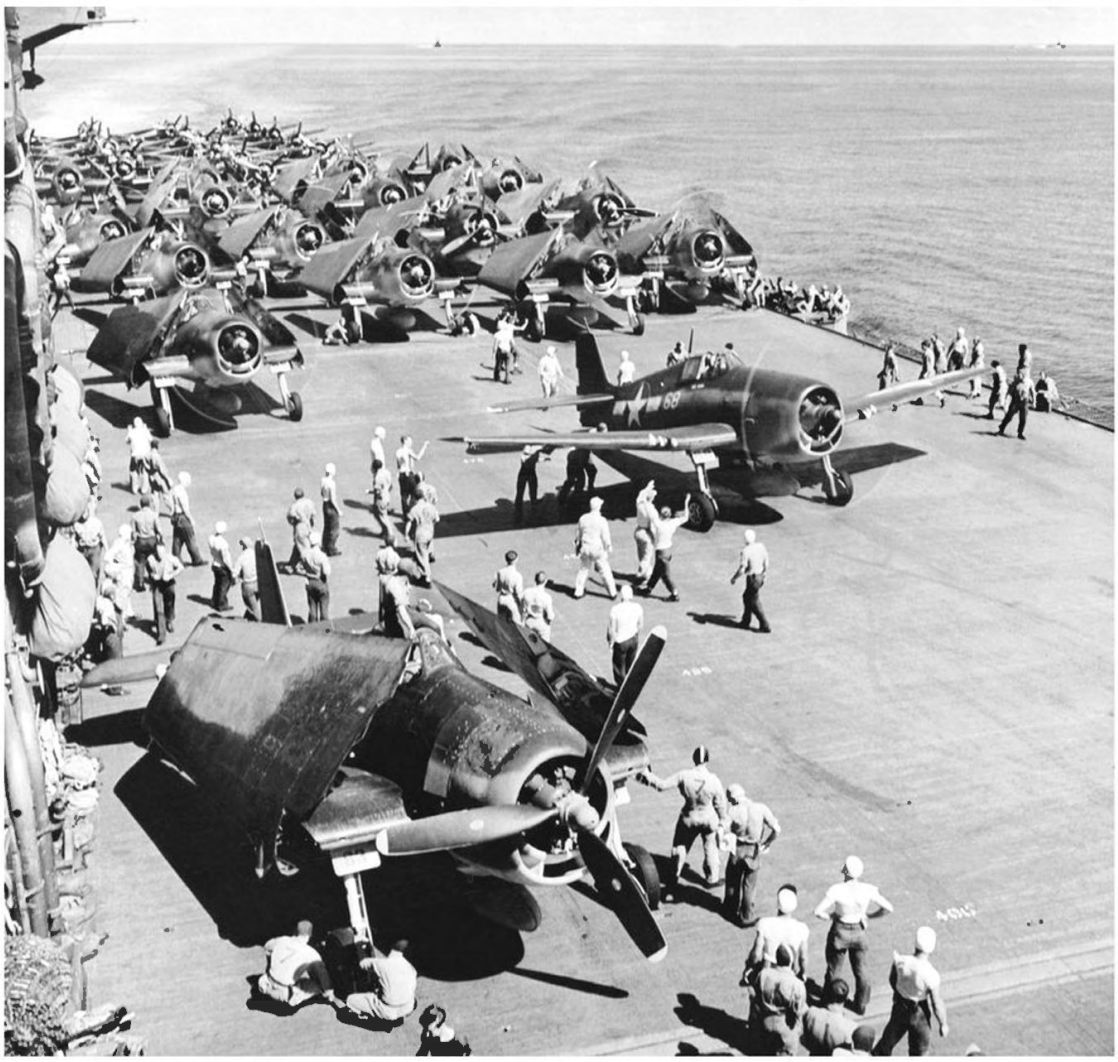
Buie abat trois « Zeke » (il en est à sept victoires – il en ajoutera deux autres en avril 1944), tandis que trois « as en devenir » se manifestent : *Lieutenant (jg)* William E. Burckhalter (2 « Zeke » ; total : 6 vict.), *Lieutenant (jg)* Cleveland L. Null (un « Oscar » et un « Zeke » ; total : 7 vict.) et *Lieutenant (jg)* Ralston M. Pound Jr. (un « Zeke » et un « Hap » ; total : 6 vict.).
À la VF-5 (*Yorktown II*), c'est le *Skipper* qui fait des siennes : un « Zero » et un « Pete » offrent au *Lieutenant Commander* Edward M. Owen ses deuxième et troisième succès ; il en ajoutera deux de mieux en février 1944.

30 décembre 1943
Dernières victoires de l'année

Formée à Espiritu Santo à partir de la VC-16 le 15 août 1943, la VF-33 est déployée à Henderson Field pour son premier tour d'opérations (30.08.43-21.09.43) et à Segit Point (Nouvelle-Géorgie) pour son second (30.11.43-12.01.44). Pendant ces deux périodes, elle revendique 76,5 victoires pour la perte de 7 pilotes et consacre deux as (et deux futurs) : l'*Ensign* Frank E. Schneider (total : 7 vict.) et le *Lieutenant* Carlos L. Hildebrandt (total : 5 vict.). Elle est créditée de six victoires (dont trois à Schneider) le 30 décembre 1943 – les ultimes succès de la Navy de l'année 1943. ★

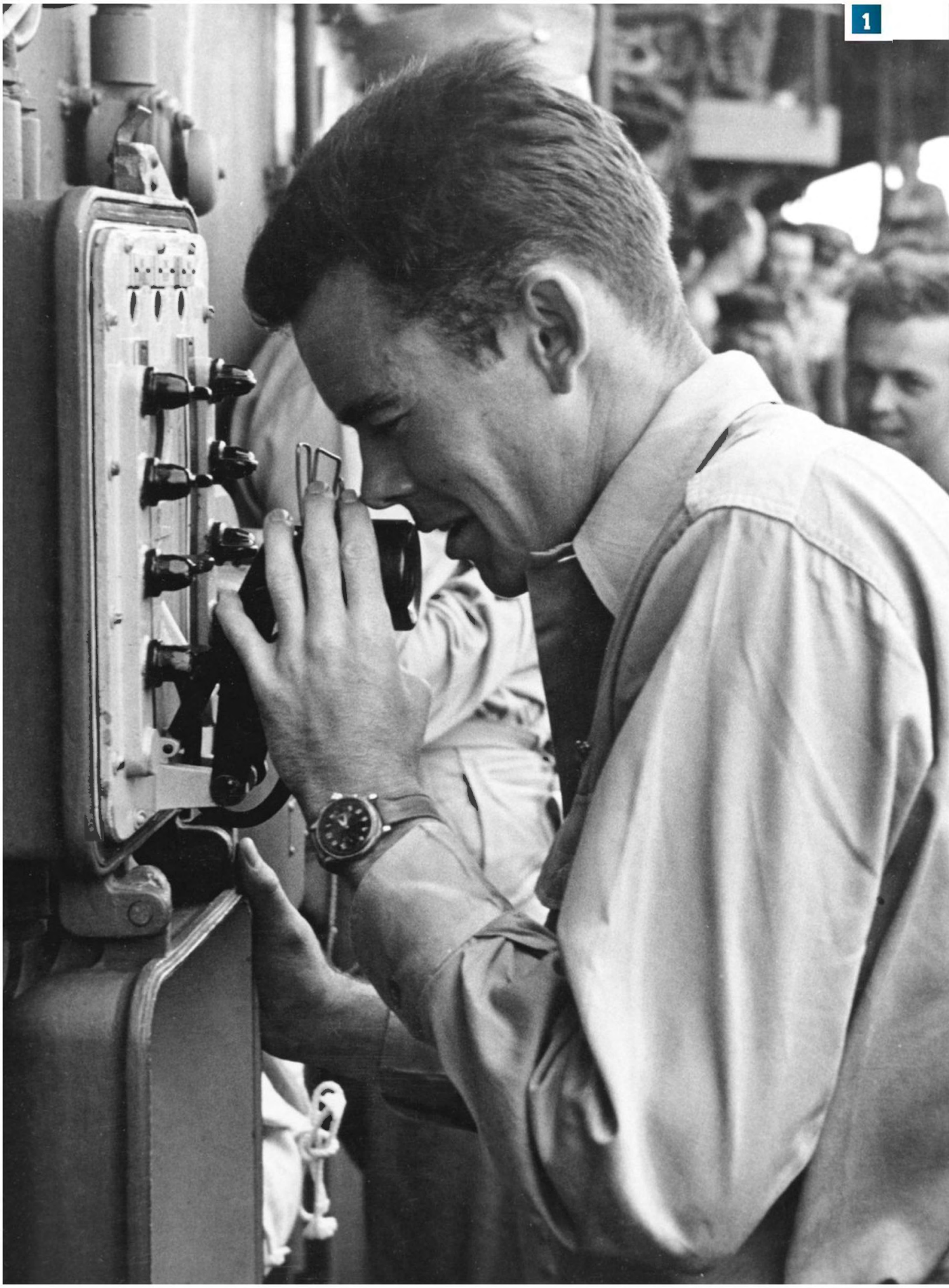
Les principaux as au 31 décembre 1943

Nom et grade	Unité	Vict.	Total final	Date 5e vict.
Lt Stanley W. Vejtasa	VS-5/VF-10	10,25	10,25	26.10.42
Lt(jg) Donald E. Runyon	VF-6/-18	9	11	24.08.42
LtCdr Paul D. Buie	VF-16	7	9	04.12.43
Lt Mark K. Bright	VF-5	7	9	29.09.42
LtCdr Edward H. O'Hare	VF-3/-6	7	7	20.02.42
Lt Hayden M. Jensen	VF-5	7	7	24.08.42
Lt(jg) Francis R. Register	VF-6/-5	7	7	27.09.42



◀ Une grande activité règne sur le pont du *Saratoga*, alors que son groupe aérien vient d'être « spoté » pour une mission sur les Gilbert le 20 novembre 1943.

◣ Ces pilotes de la VF-16 célèbrent les 17 victoires qu'ils se sont partagées au large de Makin le 23 novembre 1943. De gauche à droite (avec, entre parenthèses, le nombre de succès du jour et le total général – le « 0 » correspond à une victoire probable) : *Ensign* William J. Seyfferle (0 – 1), non identifié, *Lieutenant (jg)* Anthony R. Fizalkowsky (1 – 3), *Lieutenant Commander* Paul D. Buie (2 – 9), *Lieutenant (jg)*, non identifié, Alfred L. Frendberg (1 – 6), *Ensign* John W. Bartol (1 – 5), *Lieutenant (jg)* Dean D. Whitmore (1 – 2), *Lieutenant (jg)* Francis M. Fleming (2,5 – 7,5), *Lieutenant (jg)* William C. B. Birkholm (0 – 3,5) et *Lieutenant (jg)* Sven Rolfsen Jr. (0,5 – 2,5). Les deux pilotes non identifiés doivent être le *Lieutenant (jg)* Eugene R. Hanks (5 – 6) et l'*Ensign* Edward J. Rucinski (2 – 3).



1

2

1 Le *Lieutenant (jg)* Eugene R. Hanks annonce par haut-parleur à l'équipage du *Lexington* qu'il vient d'abattre cinq avions japonais ; il obtiendra une sixième victoire lors de son second tour avec la VF-16 le 19 juin 1944.

2 Entre deux missions, des pilotes de la VF-16 discutent de leurs précédents combats. De gauche à droite, les *Ensign* William J. Seyfferle (1 vict.), *Ensign* Edward J. Rucinski (3 vict.), *Lieutenant (jg)* Eugene R. Hanks (6 vict.) et *Lieutenant (jg)* Francis M. Fleming (7,5 vict.).

3 Un F6F-3 de la VF-5 reçoit le feu vert de l'officier de pont de l'USS *Yorktown II* (CV-10) lors des opérations sur Tarawa et Makin le 20 novembre 1943.

3

1944

L'ANNÉE DES TIRS AU PIGEON

1944
Une inflation à tous les niveaux

Quand la guerre a commencé, la *Pacific Fleet* alignait en tout et pour tout sept porte-avions d'escadre (CV). Au 1er janvier 1944, elle dispose du même nombre de CV – mais ceux qui ont remplacé les quatre « toits plats » coulés en 1942 appartiennent à la nouvelle classe *Essex* et sont à la fois plus modernes et plus spacieux (100 à 126 appareils). Cependant, ils ont été renforcés par autant de porte-avions légers (CVL) – en particulier ceux de la classe *Independence* – et 26 porte-avions d'escorte (CVE). À la fin de l'année, la *Pacific Fleet* compte 16 CV, 8 CVL et 57 CVE ! Bien sûr, tous ne sont pas en mer, mais l'US Navy a de quoi embarquer quelque 3 000 appareils !

Côté nouveauté, il faut signaler l'arrivée des premiers General Motors FM-2, qui remplacent avantageusement les FM-1 à bord des CVE ; ils constituent la composante « chasse » de la plupart des *Composite Squadrons* (VC), qui mettent généralement en œuvre 12 FM-2 et 9 TBM-3. Quoique volant sur un matériel déclassé par les standards de 1944, quelques-unes de ces unités se mettront en valeur et produiront cinq as – c'est dire l'état de l'aviation impériale !

En revanche, le F4U Corsair est rayé de l'inventaire de l'US Navy le 7 mars 1944 lorsque la VF-17 est retirée des opérations ; il ne réapparaîtra que le 10 février 1945 !

Au premier trimestre de l'année 1944, la Navy est résolument orientée vers l'offensive : raids sur Kavieng (1er-4 janvier), début de la conquête des Marshall (29 janvier), raids sur Truk (17 février) et sur Palau (30-31 mars) – dix CV et CVL participent à ces opérations. Le résultat est particulièrement dévastateur pour les forces aériennes impériales : 437 victoires revendiquées, dont 121 au cours de la seule opération sur Truk (17 février).

Le nombre d'as ayant quasiment doublé lors de ces trois mois de combats, il est bien évident que, désormais, nous ne traiterons que des grandes bagarres et des pilotes les plus prolifiques ; il ne nous sera pas possible de publier des statistiques aussi précises que pour les années précédentes dans le cadre restreint d'un hors-série – parce que, derrière, arrive du « lourd » et une inflation de victoires dans toutes les acceptions du terme !

29 janvier 1944
« Double Ace »

Le 29 janvier 1944, en préambule aux débarquements à Kwajalein (opération « Flintlock »), la *Fifth Fleet* de l'*Admiral* Raymond A. Spruance frappe les possessions japonaises aux Marshall : Roi-Namur (*Enterprise*, *Belleau Wood*), Maloelap (*Essex*, *Intrepid*, *Cabot*), Eniwetok (*Bunker Hill*, *Monterey*, *Cowpens*) et Wotje (*Saratoga*,

▲ Alex Vraciu refuse de rentrer aux USA avec la VF-6 après le torpillage de l'*Intrepid* le 17 février 1944 et voit sa mutation acceptée à la VF-16 sur le *Lexington*.

◥ Le brave « 29 » (BuAer 17684) du *Lieutenant (jg)* Ira C. « Ike » Kepford de la VF-17, endommagé en combat, s'écrase à l'atterrissage le 30 janvier 1944. Il porte la marque des dix victoires remportées par son pilote avant ce jour, où, d'ailleurs, il en a ajouté deux de mieux !

◣ Le *Lieutenant (jg)* Ira C. Kepford au taxi avant un raid sur Rabaul en février 1944.

Princeton, *Langley II*). Au large de Roi, un pilote de la VF-6 se met en valeur en revendiquant trois « Betty », ce qui lui confère aussitôt le statut d'as ; il s'agit du *Lieutenant (jg)* Alexander Vraciu. Le journal de bord de l'*Intrepid* donne quelques explications :

« Le Lt.(jg) Vraciu et l'Ens. Hall, son ailier, orbitaient autour de l'île Burlesque [nom de code de Roi] à 2 000 m quand ils ont vu un "Betty" émerger de la fumée qui recouvrait le môle de Tokyo, cap au sud à environ 120 m. La section a piqué pleins gaz, et Vraciu a lâché une longue rafale par le travers. Le "Betty" a pris feu au niveau de l'emplanture de l'aile droite et a presque aussitôt capoté dans l'eau. Après avoir redressé, les pilotes ont aperçu un autre "Betty" s'éloignant du lagon vers le sud-ouest à environ 100 m. Il a immédiatement plongé à 30 m. Vraciu et Hall l'ont attaqué plein arrière, et, à la première rafale de Vraciu, le moteur et l'aile gauches ont explosé, le "Betty" s'écrasant dans le lagon. Hall a remarqué que l'appareil, quand il a heurté la surface de l'eau, s'est brutalement redressé et que le fuselage s'est plié puis brisé en deux juste en arrière des ailes.

« Remontant à leur altitude de départ, ils ont vu deux nouveaux "Betty" survoler le lagon en direction du sud à 900-1 200 m. En voyant arriver la section, un "Betty" a effectué un virage vers l'ouest, tandis que l'autre maintenait son cap. Hall a poursuivi ce dernier, et après une passe par le travers, il a été rejoint par une autre division de la VF-6. Pendant ce temps, Vraciu a attaqué celui qui s'enfuyait vers l'ouest, sans résultats apparents. Il a poursuivi ses attaques, prenant à chaque fois le bombardier de haut par le travers, tandis que celui-ci ne cessait d'esquiver par des manœuvres brutales. Lors d'une passe, les mitrailleuses de Vraciu se sont enrayées, et, malgré ses efforts, il s'est retrouvé avec une seule en état de fonctionner. Après huit ou neuf passes, la dernière ayant été réalisée à environ 40 km au large de Burlesque, le "Betty", qui volait alors à 25 m de haut, a brusquement basculé en avant et a percuté l'eau. Vraciu n'a observé ni flammes ni fumée et pense que le pilote avait été tué. »

Mais il n'est pas le seul à briller ce jour-là. À 2 500 km plus au sud-ouest, deux autres « matafs » font parler la poudre : les *Lieutenants (jg)* Ira C. Kepford et Howard M. Burriss de la VF-17, qui revendiquent chacun quatre « Zeke » au large du cap Gazelle (Nouvelle-Bretagne) au cours d'une escorte de TBF au-dessus de Rabaul. Avec son quadruplé, Burriss porte son score personnel à 7,5 et rejoint donc le cercle fermé des as ; malheureusement, deux jours plus tard, il est descendu par un Zéro près de Kabanga Point et, contrairement à ce qui s'était passé le 27 janvier quand il avait déjà été abattu mais secouru en mer par un « Dumbo », il ne sera jamais retrouvé.

Kepford devient ainsi le troisième « Double Ace » de la Navy, et ses deux succès obtenus le lendemain lui permettent même de passer devant « Swede » Vejtasa au palmarès général ; toutefois, sa carrière a bien failli s'arrêter là :

« Le Lt.(jg) Kepford a été attaqué par 10 à 12 "Zeke" qui ont piqué de 7 500 m jusqu'à son altitude (4 500 m). Ils ont réalisé une bonne approche par paires. Un "Zeke" a attaqué un F4U, et Kepford l'a rattrapé sur ses sept heures et l'a mis en feu. Le ciel était empli d'avions japs, et Kepford devait zigzaguer continuellement pour rattraper les bombardiers [les TBF]. Un "Tony" a effectué un basculement et l'a attaqué dans ses douze heures. Kepford a eu l'aile droite salement amochée, mais il a continué à tirer avec ses mitrailleuses gauches, et le "Tony" s'est enflammé. Les casiers à munitions de l'aile droite [du F4U] ont explosé, et l'aile a pris feu. Kepford a été rejoint par Schanuel, leader de la deuxième section, et tous deux sont rentrés à la base. Kepford n'a pas pu sortir sa roue droite et s'est donc posé sur une seule roue. L'avion est parti en cheval de bois et a été totalement détruit, mais Kepford en est sorti indemne. »

17 février 1944
Tornade de grêle sur Truk

Le 17 février, Spruance lance les *Yorktown II*, *Bunker Hill*, *Intrepid*, *Essex*, *Enterprise*, *Cabot*, *Cowpens*, *Belleau Wood* à l'assaut du « Gibraltar du Pacifique » : Truk (îles Carolines). La principale base arrière de la Marine impériale jouit d'une fort mauvaise réputation auprès des aviateurs américains. Cinq aérodromes, une hydrobase et de nombreuses batteries antiaériennes protègent le lagon, capable d'accueillir la totalité de la Flotte combinée, *Yamato* et *Musashi* y compris.

LE CORSAIRE DES SALOMON

◣ et ▲ Le nouveau « 29 » de Kepford (BuAer 55995) photographié à Bougainville le 19 février 1944, quelques heures après que son « cocher » a remporté ses trois dernières victoires. Le palmarès est porté des deux côtés du fuselage. Il est alors l'as des as de la Navy.

« IKE » KEPFORD

Ira Cassius Kepford voit le jour à Harvey (Illinois) le 29 mai 1919. Après de brillantes études à l'université d'Evansville, dont il devient la grande star de l'équipe de football, il s'engage dans l'*US Naval Reserve* à l'âge de 22 ans pour devenir aviateur. Après sa formation à Corpus Christi (Texas) et Miami (Floride), il est promu *Ensign* et *Naval Aviator* en novembre 1942.

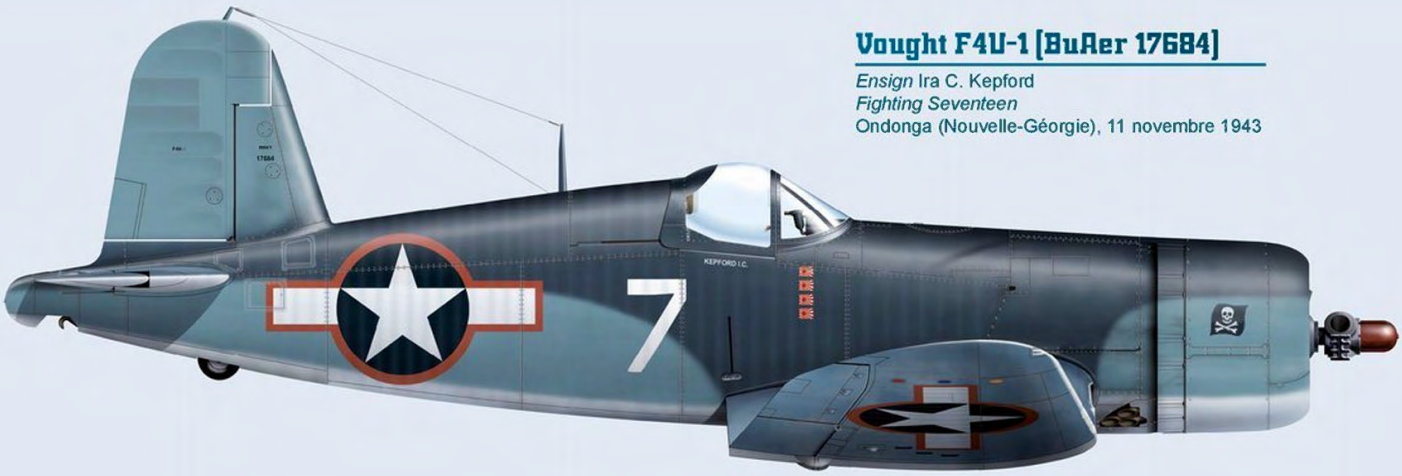
Il rejoint la VF-17 en janvier 1943, avec laquelle il combattra dans les Salomon jusqu'en mars 1944, date de son retour au pays. Il est promu *Lieutenant (jg)* au 1er janvier 1944. Entre juin et décembre 1944, il sert avec la VF-84 à bord du *Bunker Hill* ; le fait qu'elle soit commandée par le *Lieutenant Commander* Roger R. Hedrick, l'ancien *Executive Officer* de la VF-17, n'est certainement pas étranger à la mutation de Kepford. Début 1945, il est transféré à l'état-major du *Commander Air Fleet, West Coast*. Promu *Lieutenant* en mai 1945, il quitte la Marine en novembre. Il rentre alors à Chicago et, en mai 1956, devient vice-président de Liggett-Rexall Drug Stores. Il termine sa carrière professionnelle comme président de l'Eastern Division de la General Motors Company. Il décède le 19 janvier 1987 dans le Michigan.

Le palmarès d'Ira C. Kepford s'établit à 16 victoires (bien que ses citations lui en accordent une de plus). Il a reçu deux *Navy Crosses*, une *Silver Star* et la DFC et a été promu *Lieutenant Commander* eu égard à ses états de service quand il a été rayé des rôles de la Réserve en 1956. ★

Palmarès d'Ira C. Kepford

11.11.43	3 « Val »	Au large de Bougainville
	1 « Kate »	
27.01.44	2 « Zeke »	Rabaul
29.01.44	4 « Zeke »	Cap Gazelle (Nvle-Bretagne)
30.01.44	1 « Tony »	Simpson Harbor
	1 « Zeke »	Simpson Harbor
03.02.44	1 « Zeke »	Cap Tawui (Nvle-Bretagne)
19.02.44	1 « Rufe »	Cap Siar (Nvle-Irlande)
	2 « Zeke »	

▲ Ira C. Kepford à Bougainville en mars 1944.



Vought F4U-1 [BuAer 17684]

Ensign Ira C. Kepford
Fighting Seventeen
Ondonga (Nouvelle-Géorgie), 11 novembre 1943

À l'évocation du seul nom de Truk, même les aviateurs américains les plus endurcis ne cachent pas leur angoisse : « De nombreux officiers de carrière admirent par la suite avoir été traumatisés avant que les raids ne commencent. Par exemple, un pilote chevronné, en apprenant le nom de son prochain objectif, avouera à l'auteur plusieurs décennies plus tard que sa première idée avait été de se jeter par-dessus bord. [1] »
Et pourtant, l'opération « Hailstone » (grêlons), qui va durer deux jours, va prouver que la réputation de Truk est largement usurpée, ainsi que le *Lieutenant Commander* Edward M. Owens, *Skipper* de la VF-5, s'en ouvrira à Barrett Tillmann :
« Des avions japonais étaient en feu et tombaient dans tous les coins, et beaucoup d'autres s'écrasaient en tentant de décoller. Les installations au sol explosaient et brûlaient – tout cela dans la lueur dorée de l'aube. J'ai pensé m'en souvenir comme d'une "guerre hollywoodienne". Par moments, on aurait dit que tout avait été mis en scène pour un film. Je dirais que le raid sur Truk fut le plus beau spectacle que j'aie jamais vu jusque-là et je n'aurais jamais voulu le manquer pour rien au monde. »

Selon certains acteurs, « Hailstone » a fait du lagon de Truk « le plus grand cimetière d'épaves du monde » – une appréciation qu'il faut relativiser dans la mesure où la Flotte combinée, avertie du raid, s'est réfugiée à Palau quelques jours plus tôt. Néanmoins, la menace que Truk faisait peser sur les futures opérations de la Navy dans le Pacifique central est considérée comme totalement éradiquée.
Les pilotes de l'US Navy revendiquent 121 victoires pour la perte de 25 avions et la mise hors de combat temporaire de l'*Intrepid*, victime d'une torpille.
Bien évidemment, c'est une occasion en or pour les as de briller :

– les anciens :

- Hamilton McWorther III (VF-9) : 2 « Zeke » et 1 « Hamp » => 10 victoires (quatrième « Double Ace »).
- Eugene Valencia (VF-9) : 3 « Zeke » => 7 victoires.

– les nouveaux :

- *Lieutenant Commander* Herbert Houck (VF-9) : 1 « Pete » et 1 « Kate » => 5 victoires.
- *Lieutenant* Armistead B. Smith Jr. (VF-9) : 3 « Zeke » => 5 victoires.
- *Lieutenant* Mayo A. Hadden Jr. (VF-9) : 3 « Zeke » => 5 victoires.
- *Lieutenant (jg)* William J. Bonneau (VF-9) : 1 « Zeke » et 3 « Rufe » => 7 victoires.
- *Lieutenant (jg)* Louis A. Menard Jr. (VF-9) : 2 « Pete » et 2 « Kate » => 7 victoires.
- *Lieutenant (jg)* Robert W. Duncan (VF-5) : 4 « Zeke » => 6 victoires.

Quelques futurs as en profiteront pour ouvrir leur compteur.

Un F6F-3 de la VF-9 basée sur l'USS *Essex* (CV-9) en février 1944. Une marque de victoire figure sous l'habitacle.

22 février 1944
As de nuit

Au petit matin du 22 février, le détachement (*Det. 1*) de la VF(N)-76, équipé en F6F-5N à bord du *Bunker Hill* et aux ordres du *Lieutenant*

[1] B. Tillmann, *op. cit.*

Appontage d'un F6F-3 du *Fighting Six* sur l'USS *Intrepid* (CV-11) lors des raids sur Truk en février 1944. Ce sont les ultimes sorties pour cette unité, qui regagnera Hawaii peu après, puis les États-Unis, où elle sera désarmée en mars avant d'être recréée un mois plus tard avec du nouveau personnel et de nouveaux avions. La VF-6 fait partie des rares *FitRons* à avoir effectué trois tours d'opérations.

Commander Evan P. Aurand, remporte les 6 premières de ses 37 victoires homologuées. Le *Fighting (Night) Seventy-six* est l'une des deux escadrilles de chasse de nuit [la seconde étant la VF(N)-41] à compter des as en son sein – même si certaines victoires ont été remportées de jour. Nous reparlerons de l'un d'entre eux à la date du 19 juin 1944, toutefois, le plus efficace a sans conteste été le *Lieutenant* William E. Henry, de la VF(N)-41, qui a revendiqué 9,5 victoires – il avait commencé sa carrière comme pilote de SBD à la VS-3 et avait réussi à endommager un « Type 95 » le 3 octobre 1942. Les *Fighting (Night)* remporteront 145 victoires ; la plupart seront dissous le 2 octobre 1944 et intégrés au sein des VF embarquées.

29 avril 1944
Truk sans tanks

Maintenant, si le lecteur veut bien nous le pardonner, nous allons faire un saut dans le temps et nous retrouver à la fin du mois d'avril, quand la Marine se lance dans un nouveau raid sur Truk. Il n'y a plus de navires, mais l'attaque vise les installations portuaires qui, apparemment, n'avaient pas été aussi détruites que le clamaient les aviateurs américains deux mois plus tôt ! Cependant, la chasse japonaise monte au combat.

▲ L'USS *Essex* (CV-9) se prépare à lancer les Hellcat de la VF-9 sur Truk le 17 février 1944.

▶ Un F6F-3 de la VF-9 est remorqué par une jeep sur le pont de l'*Essex* en février 1944 ; on notera la vieille cocarde sur l'intrados droit et les marques de nationalité « bricolées » sur le fuselage et l'extrados gauche. Les raids sur Truk constituent les ultimes missions de cette escadrille avant son retour au pays. Elle sera réarmée en avril, et un certain nombre d'anciens rempileront pour un second tour, comme Houck, Bonneau, Franger ou Valencia.

Parmi les grands bénéficiaires de cette opération figure le *Skipper* de la VF-32 et CAG du *Langley II*, le *Lieutenant Commander* Edward C. Outlaw ; en quelques minutes, il revendique cinq « Zeke » (il en ajoutera un sixième le 11 juin). Ed Feightner (VF-8) obtient son sixième succès, Alex Vraciu (VF-16) devient « Double Ace » et Ralston Pound (VF-16), avec trois « Zeke », reçoit la consécration.

Le compte rendu de la mission, signé par Outlaw, donne quelques détails intéressants :

« Les avions de la VF-32 [huit F6F-3] ont alors entamé leur attaque sur le travers droit des "Zeke" [estimés à 25 à 30] à une distance de 2 000 m et avec un avantage d'altitude d'environ 600 m. Les divisions de VF se sont séparées et ont opéré de manière individuelle, mais toujours de manière à pouvoir offrir ou bénéficier d'un soutien tactique mutuel – cette disposition s'est révélée très avantageuse quand la division du *Lieutenant* Hills a vu deux "Zeke" se rapprocher de la queue du *Lieutenant Commander* Outlaw et a été capable de lui apporter son soutien en attaquant l'ennemi.

« Pendant un court moment après le début de l'attaque, il a semblé qu'au moins une partie de la formation ennemie allait adopter un dispositif offensif ou défensif. En fait, il n'en a rien été, et l'ennemi n'a pas cherché à organiser un soutien mutuel. Ainsi, après que les avions de la VF-32 ont effectué leurs premières passes, les pilotes ennemis n'ont manifesté aucune discipline de vol ni cherché à établir une stratégie coordonnée, mais se sont comportés comme un groupe entraîné d'une manière insuffisante ou incompétente, sans commandement apparent. [...] Le combat n'a été terminé que quand tous les avions japs ont été détruits ou forcés à fuir sans pouvoir être rattrapés. »

La VF-32 est créditée de 21 victoires – près de la moitié du palmarès de son premier tour (44 vict.).

Avant la grande explication au large des Mariannes, les raids préliminaires au débarquement sur Saipan permettent au *Commander* David McCampbell, *Commander Air Group Fifteen* à bord de l'Essex, de revendiquer les deux premiers d'une (très) longue liste de succès (dont en reparlera) et au *Commander* William A. Dean Jr., *Skipper* de la VF-2, de devenir as – il finira la guerre avec 11 victoires.

▲ Le *Lieutenant Commander* Evan P. Aurand, *Skipper* de la VF(N)-76 embarqué avec le *Detachment 1* de son escadrille à bord du *Bunker Hill* entre janvier et septembre 1944, s'apprête à décoller aux commandes de son F6F-5N. Comme tous les *Fighting (Night)* pendant cette période, cette escadrille était répartie sur trois porte-avions. À titre personnel, Aurand revendiquera quatre victoires (dont une de jour le 19 juin 1944).

6 mai 1944
Liberator : 5 à... Zéro

Un autre équipage de quadrimoteur se met en valeur ce jour-là : il s'agit de celui du *Lieutenant Commander* Neil C. Porter, *Skipper* de la VD-3, une unité de reconnaissance photo équipée en PB4Y-1P et basée à Eniwetok.

▼ Un F6F-3 de la VC-26 de l'USS *Sangamon* (CVE-26) survole Aitape, sur la côte Est de la Nouvelle-Guinée, au moment du débarquement des troupes américaines (Operation « Persecution ») le 22 avril 1944. Cette escadrille n'enregistrera que quatre victoires, toutes contre l'aviation de Vichy, lors de l'opération « Torch » en novembre 1942.

▶ Entourant le *Captain* Wallace M. Dillon, « pacha » du *Langley* (CVL-27), quelques vainqueurs du 29 avril 1944 : de gauche à droite (au premier rang), les *Lieutenant* Hollis H. Hills (5 vict.), *Lieutenant (jg)* Donald E. Reeves (4 vict.), *Lieutenant (jg)* Harry C. McClaugherty (1 vict.), *Lieutenant Commander* Edward C. Outlaw (6 vict.), *Lieutenant (jg)* Richard H. May (5 vict.) et *Ensign* John A. Pond (2 vict.), avec, entre parenthèses, leur score final. « Holly » Hills a connu un parcours peu commun : engagé volontaire au Canada en septembre 1940, il obtient la toute première victoire du Mustang avec le N° 414 (RCAF) *Squadron* à Dieppe le 19 août 1942 avant de rejoindre la Navy trois mois plus tard. (Museum of Naval Aviation)

▼ Le *Lieutenant Commander* Edward C. Outlaw, *Skipper* du *Fighting Thirty-two*, pose fièrement avec ses cinq drapeaux japonais apposés sous la verrière de son F6F-3. Il ajoutera une victoire le 11 juin 1944 et prendra sa retraite en 1969 avec le grade de *Rear Admiral*. (Collection G. Pons)

1

2

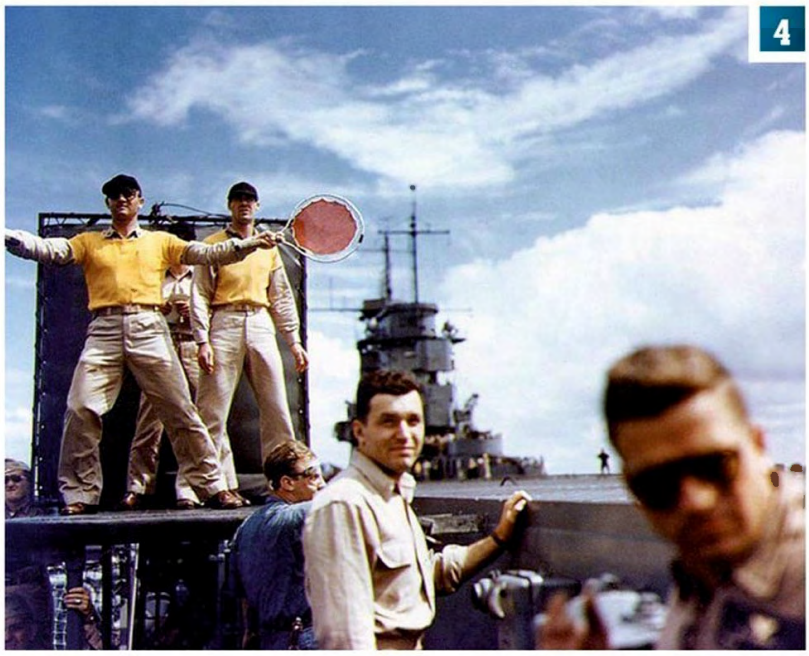
3

1 Les pilotes de la VF-32 réunis sur le pont de l'USS *Langley* (CVL-27) comptent sur leurs doigts le nombre de victoires qu'ils ont revendiquées lors de leur combat du 29 avril 1944. De gauche à droite : *Lieutenant (jg)* Lloyd R. McEachern (2 « Zeke », total final : 2,5 vict.), *Lieutenant* Hollis H. Hills (3 « Zeke », 4 vict.), *Lieutenant (jg)* Harry C. McClaugherty (1 « Zeke », 1 vict.), *Ensign* John A. Pond (2 « Zeke », 2 vict.), *Lieutenant (jg)* Donald E. Reeves (4 « Zeke », 4 vict.), *Lieutenant Commander* Edward C. Outlaw (5 « Zeke », 6 vict.), *Lieutenant (jg)* Ralph A. Schulze (1 « Zeke », 1 vict.) et *Lieutenant (jg)* Richard H. May (3 « Zeke », 5 vict.).
(Collection G. Pons)

2 David McCampbell, LSO du *Wasp* (à gauche), donne le feu vert à un Spitfire qui va s'envoler à destination de Malte le 9 mai 1942.

3 Un F6F-3 de la VF-16 prêt à être lancé depuis le *Lexington* le 13 juin 1944. Dans la mesure où les avions de cette escadrille étaient attribués individuellement, il est vraisemblable que celui-ci ait été la monture personnelle du *Lieutenant (jg)* William E. Burckhalter, le seul qui soit à cette date titulaire de six victoires ; il n'en ajoutera pas d'autres. Au second plan, le cuirassé USS *North Carolina* (BB-55).

4 Épisode mal connu de la carrière du *Lieutenant* David McCampbell : entre avril et septembre 1942, il sert à bord du *Wasp* comme LSO (*Landing Signal Officer*), notamment lors des deux missions de ravitaillement de l'île de Malte. On le voit ici en train de guider un appareil à l'appontage.



4

Six appareils décollent à 18h15 pour une mission au-dessus de Guam, en compagnie de douze B-24 de l'USAAF. Les Américains sont attaqués par environ 25 chasseurs ennemis, qui ont décollé de Guam, au moment où ils accomplissent leur second passage. Sept sont abattus, dont cinq par les PB4Y-1P. À bord du « 5 » (BuAer 32007), l'équipage de Porter revendique trois Zéro ; avec 1,5 « Zeke » et 0,5 « Hamp » précédemment crédités, il en est (et restera) à 5 victoires. Tous les B-24 engagés rentreront.

19 juin 1944
Le tir au pigeon des Mariannes

L'origine du surnom donné à la Bataille de la mer des Philippines reste controversée, mais la plupart des historiens l'attribuent au *Lieutenant Commander* Paul D. Buie, qui aurait évoqué ce qui est considéré comme l'un des plus gigantesques combats aériens de tous les temps en ces termes : « *It was like an old-time turkey shoot* » – c'était comme une chasse au dindon du bon vieux temps. Dame ! 380 victoires revendiquées en un seul jour, ça marque les esprits. En deux mois, pas moins de 44 nouveaux as vont émerger de cette campagne – et pas des moindres. Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, voyons de quoi il retourne.

Les forces américaines

Pour l'opération « Forager », qui consiste à s'emparer des Mariannes (Saipan, Tinian et Guam) afin d'offrir à l'USAAF les aérodromes nécessaires à ses B-29 pour ravager le Japon, la *Task Force* 58 du *Vice Admiral* Marc A. Mitscher – fer de lance de la *Fifth Fleet* de Spruance – se décompose en quatre *Task Groups* mobilisant sept porte-avions d'escadre et huit légers, à savoir :

TG 58.1		RAdm J. J. Clark		
	Yorktown	CV-10	VF-1	Cdr B. N. Strean
	Hornet	CV-12	VF-2	LtCdr W. A. Dean
	Belleau Wood	CVL-24	VF-24	LtCdr E. M. Link
	Bataan	CVL-29	VF-50	LtCdr J. C. Strange
TG 58.2		RAdm A. E. Montgomery		
	Bunker Hill	CV-17	VF-8	LtCdr W. M. Collins
	Wasp	CV-18	VF-14	LtCdr E. W. Biros
	Monterey	CVL-26	VF-28	LtCdr R. W. Mehle
	Cabot	CVL-28	VF-31	LtCdr R. A. Winston
TG 58.3		RAdm J. Reeves		
	Enterprise	CV-6	VF-10	Lt R. W. Schumann
	Lexington	CV-16	VF-16	LtCdr P. D. Buie
	Princeton	CVL-23	VF-27	LtCdr E. W. Wood
	San Jacinto	CVL-30	VF-51	LtCdr C. L. Moore Jr.
TG 58.4		RAdm W. Harrill		
	Essex	CV-9	VF-15	LtCdr C. W. Brewer
	Cowpens	CVL-25	VF-25	Lt R. H. Price
	Langley	CVL-27	VF-32	Cdr E. C. Outlaw

Viennent s'ajouter douze porte-avions d'escorte (CVE) de divers *Task Groups* auxiliaires équipés en F6F-3 et en FM-2.

Les forces japonaises

Vivement blâmée pour sa passivité lors de la chute des Marshall, la Marine impériale est bien décidée à réagir en force : les 73 navires, dont trois porte-avions d'escadre (*Shôkaku, Zuikaku* et *Taihô*) et six légers (*Chitose, Chiyoda, Hiyô, Junyô, Ryûhô* et *Zuihô*) – soit 451 appareils –, rassemblés par l'amiral Ozawa Jisaburô pour l'opération « A-GÔ » constituent l'armada la plus importante jamais engagée depuis Midway. En outre, cette dernière peut compter sur l'appui de l'aviation terrestre de la 1re Flotte aérienne, mais celle-ci va être rapidement réduite à la portion congrue (environ 540 appareils dispersés entre les Mariannes et les Philippines) par les raids américains qui précèdent la bataille aéronavale.
Nous passerons rapidement sur le plan japonais, tout aussi alambiqué que les précédents, qui consiste à créer une avant-garde destinée à servir d'appât, tandis que la force principale, formée autour des porte-avions et des deux monstres des mers, le *Yamato* et le *Musashi*, fondront par surprise sur l'ennemi.

La bataille

Nous passerons tout aussi rapidement sur le déroulement de la bataille, qui nécessiterait un hors-série à elle seule [2]. L'initiative est prise par les Japonais, qui bénéficient de quelques erreurs d'appréciation des Américains, mais le radar et le faible niveau d'instruction des pilotes du Soleil levant vont dramatiquement inverser le sort

[2] Il existe un certain nombre d'ouvrages parus sur ce sujet, dont un en français, quoique difficile à trouver d'occasion : *La Bataille aéronavale des Mariannes* – B. Millot – Doacavia/Larivière, Paris, 1981. Plus récent mais en anglais : *Clash of the Carriers – The True Story of the Marianas Turkey Shoot of WWII* – B. Tillmann – NAL, New York, 2006.

[3] Dont deux *Skippers* : celui de la VF-15 et celui de la VF-27.

▲ Le *Lieutenant* William C. Moseley de la VF-1 décolle du *Yortown II* le 19 juin 1944. On note la manière dont a été répété le numéro de série (BuAer 41090) sur le capot. Moseley sera abattu par la DCA au-dessus de Chichi Jima le 4 juillet 1944 et périra noyé.

des armes. Commencée au-dessus de la *Task Force* 58 à 05h50, la grande bagarre s'achève au-dessus de Guam treize heures plus tard. Les quatre vagues d'assaut japonaises ont été noyées dans un bain de sang. Pour la perte de 30 appareils et 27 aviateurs [3], l'US Navy a infligé une cuisante défaite à son adversaire. Le *Taihô* et le *Shôkaku* ont été coulés, le *Hiyô* suivra le lendemain. Sur les 324 avions engagés par Ozawa, 191 ont été abattus, et beaucoup d'autres sont revenus trop endommagés pour être réparés. Au soir du 19 juin 1944, l'Aéronavale impériale a tout simplement cessé d'exister !

Les as

Comme on s'en doute, c'est la grande euphorie au retour sur les ponts des *Flattops* américains. On ne dénombre pas moins de six « as en un jour », et même les chasseurs de nuit sont de la fête, comme en témoignent les cinq « Val » abattus par le *Lieutenant* Russell L. Reiserer de la VF(N)-76 du *Bunker Hill*, volant sur F6F-3N ; il finira la guerre avec neuf succès. Deux autres pilotes revendiquent un quintuplé : le *Commander* Charles W. Brewer, *Skipper* de la VF-15, mais il est tué au cours d'un combat au-dessus de l'aérodrome d'Orote (Guam) et n'aura pas l'occasion d'ajouter de nouvelles victoires aux 6,5 dont il était titulaire ; le *Lieutenant (jg)* George R. Carr, également de la VF-15, revendique cinq « Judy » – lui aussi engagé dans la RCAF (mais probablement pas dans une unité combattante), il rejoindra la Navy en novembre 1942 et comptera un total de 11,5 avions ennemis détruits.

Dans la catégorie « sextuplé », on trouve deux hommes :

– l'*Ensign* Wilbur B. Webb (VF-2), qui s'est offert six « Val » ; Webb tournait en rond au-dessus d'un pilote qui flottait dans son canot au large de Guam quand il a vu apparaître une quarantaine d'avions japonais se préparant à atterrir sur l'île. Il restera célèbre dans la Navy par le message qu'il a envoyé juste avant de s'offrir sa petite « Stuka party » personnelle :

◤ Un F6F-3 de la VF-2 (USS *Hornet* – CV-12) vient d'incendier un « Jake » au large de Saipan le 20 juin 1944. Il s'agit vraisemblablement de la cinquième victime du *Lieutenant* Arthur Van Harden Jr., qui ajoutera quatre « Zeke » à son palmarès ultérieurement.

◀ Le *Vice Admiral* Marc A. Mitscher, qui a choisi le *Lexington* comme navire amiral pour la Bataille de la mer des Philippines, regarde le départ d'une vague de la VF-16 le 20 ou 21 juin 1944.

▶ Un classique : le 15 juin 1944, à la suite d'un appontage un peu dur, ce F6F-3 de la VF-1 glisse à plat ventre sur le pont de l'USS *Yorktown* (CV-10) avant de terminer sa course au pied du château ; plus de peur que de mal (sauf pour l'avion…).

◀ Un F6F-3 de la VF-1 (THE HIGH HATTERS) prêt à décoller depuis le *Yorktown* le 19 juin 1944. On note le chiffre individuel répété sous l'aile gauche, une pratique peu commune.

▶ Le *Lieutenant* Russell L. Reiserer a déjà obtenu une victoire (30.01.43) avec la VF-10. À son quintuplé du 19 juin 1944, il ajoutera deux « Kate » cinq jours plus tard et un « Betty » le 7 juillet. Il rejoindra la VF-2 quand la VF(N)-76 sera désarmée le 2 octobre 1944. (Museum of Naval Aviation)

« À tous les chasseurs américains près de la péninsule d'Orote. J'ai encerclé 40 Japs et ai besoin d'un peu d'aide ! » Proposé pour la *Medal of Honor*, il ne recevra que la *Navy Cross*. Un « Tony » complétera son palmarès le 22 septembre.

– Alex Vraciu, volant désormais avec la VF-16, qui revendique six « Judy » – pourtant, il n'était guère en posture favorable, comme il l'a expliqué à un correspondant de guerre :

« Après un moment, le *Skipper* [Paul Buie], qui chevauchait un nouveau moteur [4], a commencé à se détacher progressivement jusqu'à ce qu'il soit hors de vue. On a vu son ailier, le Lt.(jg) W. C. B. Birkholm, décrocher – la montée plein jus avait trop exigé de son moteur ; son hélice a gelé, et il a dû amerrir. Par chance, il sera récupéré par un destroyer quatorze heures plus tard.

« Mon moteur déposait régulièrement une pellicule d'huile sur mon pare-brise, ce qui m'a forcé à ramener

[4] Il est aussi possible que Buie pilotait un F6F-5, dont les premiers exemplaires ont été récemment embarqués et qui ont connu le baptême du feu ce jour-là.

▼ Il n'y a pas une seconde à perdre : dès qu'un avion s'est posé, il faut vite dégager le pont pour les suivants. Alors que ce F6F-3 de la VF-2, qui vient juste de revenir sur l'USS *Hornet* (CV-12) au terme d'un raid sur les Mariannes le 19 juin 1944, n'a pas encore coupé son moteur, les équipes de pont commencent à lui replier les ailes avant de le faire descendre dans les hangars par l'ascenseur du milieu.

L'*Ensign* Wilbur B. « Spider » Webb connaîtra une certaine notoriété au sein de l'US Navy, autant pour son exploit du 19 juin 1944 que pour l'humour dont il a fait preuve en la circonstance. (Museum of Naval Aviation)

les gaz. Ma division est restée avec moi, et deux autres avions nous ont rejoints. Quand j'ai compris que mon moteur fatigué ne me donnerait pas plus de puissance, nous avons limité notre altitude à 6 000 m. Le contrôle a été averti de notre situation délicate.

« Pendant toute la montée, mon ailier, l'Ens. Homer W. Brockmeyer, n'a cessé de montrer du doigt mon aile sans vouloir rompre le silence radio. Pensant qu'il avait repéré l'ennemi, j'ai tenté à plusieurs reprises de lui confier le commandement, mais à chaque fois, il me faisait non de la tête. Ne comprenant pas ce qu'il voulait, j'ai fini par m'en écarter pour me concentrer sur la tâche qui nous attendait. Par la suite, j'ai découvert que mes ailes n'étaient pas complètement bloquées – les barillets de sécurité rouges étaient bien visibles –, ce qui expliquait les gestes affolés de Brockmeyer. »

Mal commencée, mais parfaitement réussie, sa mission aurait aussi pu s'achever tragiquement :

« J'ai ressenti une grande satisfaction à l'idée que j'avais apporté ma contribution personnelle au remboursement de la dette de Pearl Harbor. Toutefois, ce sentiment s'est vite évanoui quand quelques artilleurs ont essayé de me descendre alors que je rentrais au *Lexington*. Le fait que mon IFF était allumé, que mon approche se faisait dans la bonne direction et que j'avais satisfait à l'obligation d'effectuer deux 360 consécutifs n'a affecté en rien l'envie de ces fous de la gâchette de se payer un nouveau carton. J'ai voulu croire que les mots choisis que j'ai hurlés à la radio ont fait cesser ce cirque, mais je ne suis pas dupe ! »

Enfin, émergeant au-dessus du lot, le *Commander* David McCampbell, commandant le CVG-15 (*Essex*), totalise le record de sept victoires (cinq « Judy » et deux « Zeke ») en deux missions, « boostant » son palmarès à 9. Comme on le verra plus loin, il fera encore mieux !

Les *Composite Squadrons* sur FM-2 revendiquent quatre victoires, à savoir trois pour la VC-41 et une pour la VC-10. Cela étant, il convient peut-être de tempérer légèrement l'enthousiasme des pilotes américains. Lors de ce combat, comme lors de bien d'autres, la surestimation des succès a été de mise. Les archives japonaises donnent le nombre de 191 avions abattus – sans toutefois tenir compte de ceux revenus trop endommagés pour être réparés. Bref, sans être forcément dans le haut de la fourchette, les résultats de cette journée mémorable semblent bien avoir subi une forte inflation, qui ira de 60 à 100 % tout au long de la guerre du Pacifique.

▼ « Spotés » sur le pont de l'USS *Lexington* (CV-10), ces F6F-3N de la VF(N)-76 sont prêts à intervenir alors que la nuit tombe au large de Saipan. Le 19 juin 1944, cette unité remporte 8 victoires, toutes de jour, dont 5 attribuées au seul *Lieutenant* Russell L. Reiserer. Les trois détachements qui la composent seront dissous par incorporation au *FitRon* de leur porte-avions (VF-2, VF-8 et VF-19) le 2 octobre 1944. Son palmarès s'établit à 37 victoires, et elle a donné trois as.

▲ THE MINSI II, le F6F-5 (?) du *Commander* David McCampbell, commandant l'*Air Group* 15, photographié à bord de l'*Essex* le 30 juillet 1944. À cette époque, il est déjà titulaire de 11,5 victoires.

◢ Un F4F-3 de la VF-51 (USS *San Jacinto* – CVL-30) en patrouille au-dessus de la TF 58 le 30 juillet 1944. On note la décoration personnalisée et le nom de baptême LITTLE JOE sur le capot, pratique en principe prohibée par le règlement de la Navy. La VF-51 remportera 50,5 victoires et donnera un as, le *Lieutenant* William R. Maxwell (7 vict.).

▼ Ce F6F-3 du *Fighting Sixteen*, avec ses neuf marques de victoire, pourrait bien être celui de son *Skipper*, le *Lieutenant Commander* Paul D. Buie, qui est le seul pilote, en dehors d'Alex Vraciu, à avoir atteint ce score.

Juillet – octobre 1944 Veillée d'armes

En septembre, la capture de Peleliu, à mi-chemin entre les Mariannes et les Philippines, indique clairement à l'état-major japonais où il aura à livrer la prochaine bataille décisive – et même vitale, car la chute des Philippines entraînerait une rapide asphyxie du Japon. Après maintes passes d'armes entre McArthur et Nimitz, il est finalement décidé que le débarquement principal aura lieu sur l'île de Leyte le 20 octobre.

Entre-temps, les porte-avions ont ratissé large – Iwo Jima, Chichi Jima, Volcano et Haha Jima (juillet et août), Yap, Palau, Mindanao, Davao, Formose, Visajans, Cebu, Negros, Morotai et Peleliu (septembre) – et appuyé les débarquements à Guam (juillet). Après le pic de juin (797 avions ennemis détruits au combat), les trois mois suivants marquent un net ralentissement (510), principalement dû à la raréfaction de cibles potentielles.

Le 4 juillet, le *Lieutenant (jg)* Cornelius N. Nooy (VF-31) abat quatre « Zeke » au-dessus d'Iwo Jima, ce qui porte son score à sept ; un triplé le 13 septembre en fait un « Double Ace ». Le 25 juillet 1945, il inscrit quatre « Frank » à la fin de sa liste, qui s'arrête à la 19e ligne.

Le 4 juillet également, deux pilotes de la VF(N)-76, les *Lieutenants (jg)* John W. Dear Jr. et Fred L. Dungan, surprennent une escadrille de « Rufe » près de Chichijima au lever du soleil ; ils en expédient sept au bain et deviennent tous les deux as (Dear totalisera 9 vict. et Dungan 7) – une excellente manière de célébrer l'*Independence Day* !

Au début du mois de septembre, la Navy tente l'expérience de former des pilotes de SB2C sur F6F afin d'assurer l'escorte des bombardiers en piqué. C'est le cas, notamment, à la VB-14, où seize d'entre eux ont été désignés pour opérer indistinctement avec l'un ou l'autre type ; tous avaient une petite expérience préalable de pilotage d'un chasseur. Les premières missions s'étant déroulées sans intervention de la chasse ennemie, elles ont été mises à profit pour parfaire la

A.G.C.

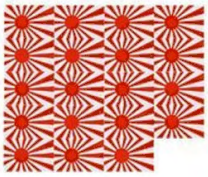
Grumman F6F-3

Commander David McCampbell
Air Group Commander CVG-15
USS *Essex* (CV-9), 19 juin 1944

Grumann F6F-5

Lieutenant (jg) Cornelius N. Nooy
Fighting Thirty-one
USS *Belleau Wood* (CVL-24), 25 juillet 1945

maîtrise du Hellcat et améliorer le travail d'équipe, et, le 12 septembre, la VB-14 va en tirer le bénéfice. Ce jour-là, 2 F6F-3 et 6 F6F-5 décollent du *Wasp* pour escorter 8 SB2C-3 chargés de bombarder les installations du terrain de Manapla (Negros) ; les chasseurs sont placés sous les ordres du *Lieutenant* Allen L. Lewis. Une vingtaine de « Nick » et « Oscar » patrouillent déjà, tandis que d'autres décollent à la vue des avions américains. Les négligeant, les Hellcat piquent à la suite des Helldiver pour mitrailler l'aérodrome. C'est à ce moment que le combat s'engage : il va se solder par 8 victoires sans perte (trois Hellcat étant légèrement endommagés). Ce seront les seules de la « VBF-14 ». Lewis réussit un doublé :



« Alors que je remontais à 750 m au terme de ma première passe, deux "Oscar" ont attaqué un appareil sur ma droite. L'un a dégagé, mais j'ai viré en direction du second. L'avion ennemi a effectué un virage serré sur sa droite, et à la suite d'un renversement, je me suis retrouvé dans sa queue. J'ai tiré une longue rafale, et il a commencé à fumer. Des flammes sont bientôt apparues autour du moteur et de l'aile gauche. Il a lentement piqué et a capoté au contact de l'eau. »

Quelques instants plus tard, Lewis descend un « Nick ». Le *Lieutenant (jg)* Samuel T. Elway revendique également un « Oscar » et un « Nick ». Le commandant de la VB-14, le *Lieutenant Commander* J. D. Blitch, écrira sur le compte rendu de mission : « Pour un groupe de pilotes comptant moins de 25 heures sur chasseur et n'ayant eu aucune formation aux tactiques de combat, cela doit être considéré comme un véritable exploit. »

Le 13 septembre, un futur grand as pointe le bout de son nez : avec un « Zeke » et trois « Hamp » revendiqués ce jour-là, le *Lieutenant (jg)* Cecil E. Harris (VF-18) arrive à quatre victoires. Il n'aura pas longtemps à attendre pour devenir as et même « Double Ace », car, moins d'un mois plus tard (12 octobre), un quadruplé suivi d'un triplé quarante-huit heures après l'amènent à 11. Son palmarès final fait état de 23 ou 24 victoires, ce qui le situe à la seconde place du classement général de l'US Navy (soit seul, soit ex æquo avec Eugene Valencia).

Le 12 octobre, le *Lieutenant Commander* Elbert S. McCuskey, *Executive Officer* de la VF-8, clôture son tableau personnel (13,5 vict.) avec deux « Zeke » et un « Nick ». Il a raconté lui-même son combat :

« Ma division devait accompagner le raid des chasseurs [sur le nord de Formose] avec deux autres divisions. Cependant, seul mon ailier [*Lieutenant (jg)* Allen Gocio] a été capable de participer au raid. Nous sommes arrivés au-dessus de l'objectif à 07h15. J'ai fait le tour de l'aérodrome de Shinchiku et j'ai aperçu un combat tournoyant derrière moi. J'ai foncé dans le tas et j'ai descendu un "Zeke" du premier coup. Je me suis ensuite placé derrière un autre, qui a craché de la fumée. Alors que je m'occupais de celui-ci, j'ai été pratiquement percuté par un F6F qui piquait pour ouvrir le feu. Les turbulences engendrées par cette quasi-collision ont fait sauter la lampe de mon collimateur. Avant de la remplacer, j'ai fondu sur un "Zeke" qui essayait de s'échapper et je l'ai abattu au-dessus des arbres en n'utilisant que des traçantes pour suivre visuellement mon tir.

« Entre-temps, le *Lieutenant (jg)* Gocio, qui volait aile dans aile avec moi, a tiré sur un autre "Zeke" et l'a descendu. Nous avons rejoint d'autres chasseurs et avons mis le cap sur l'aérodrome de Taien.

▲ Avec un « Tony » revendiqué au-dessus de l'aérodrome de Yontan (Okinawa), le *Lieutenant* Bert D. Morris Jr. devient un nouvel as au sein de la VF-15, qui en comptera 26 à la fin de son tour d'opérations le 17 novembre 1944. Il ajoutera un doublé aux dépens de « Zeke » le 24 octobre.

ALEXANDRE LE GRAND

Alexander Vraciu est né (il faut bien commencer par là) à East Chicago (Indiana) le 2 novembre 1918. À sa licence universitaire, il ajoute celle de pilote privé, peu avant de s'engager dans la Marine en juin 1941. Breveté pilote avec le grade d'*Ensign* en août 1942, il est affecté à la VF-3 (rebaptisée VF-6 le 15 juillet 1943), commandée par un certain « Butch » O'Hare, qui s'embarque sur l'*Independence*, puis sur l'*Intrepid* ; il sera l'ailier du *Skipper* pendant cinq mois.

Promu *Lieutenant (junior grade)* avec effet au 1er mai 1943, il refuse de rentrer aux USA avec la VF-6 quand l'*Intreprid* est torpillé le 17 février 1944. Quelques jours plus tard, il est réassigné à la VF-16 sur le *Lexington*. Proposé pour la *Medal of Honor* à la suite de ses succès de juin 1944, il ne recevra finalement qu'une *Navy Cross*. Il rentre au pays avec la VF-16 en juillet 1944, mais refuse de participer aux campagnes de promotion des bons de guerre et obtient de rejoindre la VF-20 sur le *Lexington*.

Il est abattu par la DCA près de l'aérodrome de Clark Field (Philippines) le 14 décembre 1944. Il est secouru par les guérilleros philippins et devient même le chef d'une troupe de 180 d'entre eux, qu'il mène au combat pendant plus de six semaines avec le titre de *Rittmeister* (!), jusqu'à ce que tous rejoignent les lignes américaines. Malheureusement pour lui, son long séjour dans les lignes ennemies lui interdit de reprendre du service à bord du *Lexington*.

En avril 1945, il devient pilote d'essai à Patuxent River, puis s'occupe de mettre en place le programme de la *Naval and Marine Air Reserve* de septembre 1945 à novembre 1951. Devenu *Commander* en août 1955, il occupe plusieurs postes de commandement avant de prendre sa retraite en janvier 1964.

Palmarès d'Alexander Vraciu

05.10.43	1 « Zeke »	Au large de Wake
20.11.43	1 « Betty »	Mer de Bismarck
29.01.44	3 « Betty »	Au large de Roi
17.02.44	3 « Zeke »	Truk
	1 « Rufe »	Truk
29.04.44	2 « Zeke »	Truk
14.06.44	1 « Betty »	Au large de Saipan
19.06.44	6 « Judy »	Au-dessus de la TF 58
20.06.44	1 « Zeke »	Au large de Saipan

ALEX VRACIU

▶ Rayonnant, Alex Vraciu pointe à la manière américaine (c'est-à-dire sans le pouce) le nombre de victoires qu'il a revendiquées au cours de son combat. Le lendemain (20 juin 1944), il obtiendra son 19e et dernier succès, qui en fera l'as des as de la Navy pendant quatre mois.

◣ Photo de gauche : L'amiral Mitscher vient personnellement féliciter Alex Vraciu après son 19e succès, qui le hisse en tête du palmarès de l'US Navy. Sur les chasseurs embarqués, les victoires étaient plus volontiers peintes (en fait, il s'agissait de transferts ou d'autocollants) sur le côté droit, puisque le château des porte-avions était à tribord ; cela permettait aux pilotes d'exposer négligemment leur palmarès au « pacha » en passant… Mais la plupart les portaient des deux côtés.

◣ Photo de droite : L'appareil d'Alex Vraciu en train d'être « spoté » sur le pont du *Lexington*, probablement le 21 juin 1944.

Il décède le 29 janvier 2015 des suites de la maladie d'Alzheimer. Barrett Tillmann, interviewé par le *Los Angeles Times* après le décès d'Alex Vraciu, dira de lui : « Si vous aviez rencontré l'homme, jamais vous n'auriez pensé qu'il était aviateur et encore moins un as. Comme beaucoup d'autres, il était affable et décontracté. Mais quelque chose se passe quand ils se sanglent dans un cockpit et lancent le moteur d'un avion armé jusqu'aux dents. »
Son palmarès fait état de 19 victoires, mais la preuve qu'il est tout à fait officieux au sein d'une très conservatrice Marine se trouve dans cette appréciation portée par son ACG au terme de la Bataille de la mer des Philippines : « Le total de 19 avions abattus par le Lt.(jg) Alexander Vraciu du *Fighting Six* est considéré comme un record pour les pilotes embarqués. »
En effet, cet exploit propulse Vraciu en tête du palmarès avec trois victoires de plus que Kepford, qui aura néanmoins tenu la *pole position* pendant quatre mois… avant que McCampbell ne prenne le relais. ★

Grumman F6F-3 [BuAer 40467]

Lieutenant (jg) Alexander Vraciu
Fighting Sixteen
USS *Lexington II* (CV-16), 21 juin 1944

1 Les équipes de pont de l'USS *Yorktown* (CV-10) sont en train de « spoter » ce F6F-3 de la VF-1 pour une prochaine sortie le 15 juillet 1944. À noter les marques distinctives des appareils des HIGH HATTERS, y compris les trois derniers chiffres du BuAer répétés sur le capot ; également digne d'attention, la manière dont les trappes d'accès aux casiers à munitions s'ouvraient. La VF-1 peignait le numéro tactique de ses avions sur l'extrados droit et sur l'intrados gauche.

2 Deux grands as des SUNDOWNERS à bord du *Hornet* (CV-12) début 1945. Assis dans le cockpit, le *Lieutenant* Charles R. Stimpson (16 vict.) et, à ses côtés, le *Lieutenant* James S. Swope (9,66 vict.). Ces deux pilotes ont pris part aux deux tours d'opérations de la VF-11, d'abord à Guadalcanal (26.04-12.07.43), puis à bord du *Hornet* (10.10.44-22.01.45).

3 Apponter sans crosse est toujours un exercice délicat. Roues bloquées, pneus fumants, ce pilote de la VF-1 tente désespérément d'éviter d'emboutir la barrière d'arrêt du *Yorktown II* le 24 juillet 1944. Pendant ce temps, pour les équipes de pont, c'est : « tout le monde aux abris ! ».

Grumann F6F-5 [BuAer 58660]

Lieutenant Charles R. Stimpson
Fighting Eleven
USS *Hornet* (CV-12), début 1945

3

Nous avons observé des avions orbitant autour du terrain. J'ai piqué et j'ai abattu un "Nick". Le moteur droit a pris feu, et le train droit est sorti. Le "Nick" a échappé à tout contrôle et a percuté des baraquements, incendiant quelques bâtiments. J'ai ensuite repéré un "Zeke" auquel j'ai donné la chasse. Je l'ai rattrapé et tiré quatre rafales, le touchant alors qu'il se dirigeait vers des arbres. À ce moment, je suis tombé à court de munitions et j'ai dégagé.

Toutefois, le *Lieutenant (jg)* Gocio lui a envoyé une courte rafale, et le "Zeke" a percuté la planète et explosé. »

En ce 12 octobre, l'US Navy revendique 224 avions japonais détruits. Le 14 octobre, le *Lieutenant* Charles R. Stimpson « se paye » cinq Zéro, ce qui, avec les quatre « Val » (16.06.43) et les deux « Zeke » (06 et 09.07.43) descendus à Guadalcanal, lui fait passer la barre des 10 ; il ajoutera cinq nouvelles victoires en novembre pour devenir le grand as de la VF-11.

LE ROI DES QUADRUPLÉS

« CECE » HARRIS

Cecil Elwood « Cece » Harris voit le jour à Faulkton (Dakota du Sud) le 2 décembre 1916. Après avoir suivi des études à l'équivalent de Normale Sup' chez nous, il devient enseignant, puis s'enrôle dans la Marine en mars 1941. Breveté aviateur, il est promu *Ensign* un an plus tard.

Il est affecté à la VGS-27 qui embarque sur le *Suwannee* (CVE-27) et participe aux opérations lors du débarquement en Afrique du Nord française en novembre 1942. Rebaptisée VF-27, son unité est transférée dans le Pacifique, et il se retrouve avec le grade de *Lieutenant (jg)* à Guadalcanal entre janvier et avril 1943. C'est à la toute fin du séjour que Harris revendique son premier succès. Il est ensuite muté à la VC-18, qui devient VF-36, puis VF-18.

En avril 1944, il est *Lieutenant* et passe avec son unité à bord de l'*Intrepid* (CV-11), où il sert d'août à novembre 1944. Il recevra la *Navy Cross*, deux *Silver Stars* et trois DFC.

En 1946, il entre à nouveau à Normale Sup', mais il est rappelé pour la guerre de Corée. Il est promu *Captain* en septembre 1962, grade avec lequel il quitte la Marine en juillet 1967, avec le goût amer d'avoir été quelque peu oublié pour sa promotion, qui le mènera jusqu'à la dépression. Cecil Harris s'est « officiellement » suicidé alors qu'il était en garde à vue pour abus d'alcool le 2 décembre 1981 – jour de son 65e anniversaire.

Son palmarès fait état de 23 victoires*, dont quatre quadruplés, un triplé et un doublé. ★

▲ Le *Lieutenant* Cecil E. Harris, photographié en 1951.

Palmarès de Cecil E. Harris

01.04.43	1 « Zeke »	Cap Espérance
13.09.44	1 « Zeke »	N. Negros
	3 « Hamp »	
12.10.44	1 « Sally »	Taien, Formose
	1 « Lily »	
	2 « Zeke »	
14.10.44	3 « Judy »	Au large de Formose
24.10.44	2 « Pete »	Mer de Sibuyan
29.10.44	3 « Tojo »	Clark Field
	1 « Zeke »	
19.11.44	1 « Zeke »	Clark Field
25.11.44	3 « Tojo »	Nielson Field
	1 « Hamp »	Au-dessus de l'*Intreprid*

[*] Selon certaines sources, il aurait obtenu une seconde victoire à Guadalcanal, mais aucun document officiel n'a été retrouvé la concernant. C'est la raison pour laquelle, son palmarès est souvent donné pour 24 victoires.

Grumann F6F-5 [BuAer 58991]

Lieutenant Cecil E. Harris
Fighting Eighteen
USS *Intreprid* (CV-11), 23 novembre 1944

▲ & ▼ Des F6F-5N de la VF(N)-41, moteurs rugissants, volets sortis et compensateur du gouvernail braqué à fond, n'attendent plus que les hommes de pont ne leur ôtent leurs cales pour s'élancer depuis l'USS *Independence* (CVL-22) le 10 octobre 1944. Cette unité, active entre août 1944 et janvier 1945, remportera 46 victoires et permettra à deux de ses pilotes de devenir as.

24 octobre 1944
La Bataille de Leyte

Les forces américaines

Le 20 octobre, le débarquement à Leyte, prélude à la reconquête des Philippines, se déroule sans grande opposition. Y participent :

Third Fleet (*Admiral* William F. Halsey)
- TG 38.1
  - *Hornet* (CV-12 – VF-11)
  - *Wasp* (CV-18 – VF-14)
  - *Hancock* (CV-19 – VF-7)
  - *Cowpens* (CVL-25 – VF-22)
  - *Monterey* (CVL-26 – VF-28)
- TG 38.2
  - *Intrepid* (CV-11 – VF-18)
  - *Bunker Hill* (CV-13 – VF-8)
  - *Independence* (CVL-22 – VF(N)-41)
  - *Cabot* (CVL-28 – VF-29)
- TG 38.3
  - *Essex* (CV-9 – VF-15)
  - *Lexington* (CV-16 – VF-19)
  - *Princeton* (CVL-23 – VF-27)
  - *Langley* (CVL-26 – VF-44)
- TG 38.4
  - *Enterprise* (CV-6 – VF-20)
  - *Franklin* (CV-13 – VF-13)
  - *Belleau Wood* (CVL-24 – VF-21)
  - *San Jacinto* (CVL-30 – VF-51)

Sans compter les CVE de soutien logistique du TG 38.4 (*Altamaha, Barnes, Cape Esperance, Kwajalein, Nassau, Nehenta Bay, Rudyerd Bay, Sargent Bay, Shipley Bay, Sitkoh Bay* et *Steamer Bay*).

Seventh Fleet (*Admiral* Thomas C. Kinkaid)
- TG 77.4.1
  - *Sangamon* (CVE-26)
  - *Suwanee* (CVE-27)
  - *Chenango* (CVE-28)
  - *Santee* (CVE-29)
  - *Petrof Bay* (CVE-80)
  - *Saginow Bay* (CVE-82)
- TG 77.4.2
  - *Manila Bay* (CVE-61)
  - *Natoma Bay* (CVE-62)
  - *Kadashan Bay* (CVE-76)
  - *Marcus Island* (CVE-77)
  - *Savo Island* (CVE-78)
  - *Ommaney Bay* (CVE-79)
- TG 77.4.3
  - *St.Lo* (CVE-63)
  - *White Plains* (CVE-66)
  - *Kalinin Bay* (CVE-68)
  - *Fanshaw Bay* (CVE-70)
  - *Kitkun Bay* (CVE-71)
  - *Gambier Bay* (CVE-73)

Sur le plan aérien, les deux flottes réunissent 578 F6F-3/-5 et 219 FM-2, ainsi que 199 Helldiver et 407 Avenger, soit un total de 1 403 avions.

▲ Ce cliché montre McCampbell de retour d'une mission sur l'île de Tablas (Philippines) en fin de matinée du 21 octobre 1944, au cours de laquelle, avec un « Dinah » et un « Nate » revendiqués, il double définitivement Alex Vraciu au palmarès général de l'US Navy. Après avoir apponté, Minsi III roule jusqu'au point d'arrêt avant d'être descendu dans les hangars inférieurs de l'USS *Essex*. On distingue les initiales « CAG » peintes sur la bande blanche qui orne l'empennage vertical ; elles apparaissaient aussi sur les trappes de train.

Les forces japonaises

La chute des Philippines aurait des conséquences beaucoup plus dramatiques pour le Japon que la perte des Mariannes ; ce serait, ni plus ni moins, l'asphyxie du pays à terme. Le Haut commandement impérial accouche du plan « SHO-GÔ », qui, de par sa nature, va placer la bataille des Philippines tout entière sous le signe de l'attaque-suicide. Ce plan n'a rien à envier aux précédents en matière de complexité.

Arrivant par le nord-est, une escadre dite de diversion (amiral Ozawa Jisaburô) doit attirer la *Third Fleet* le plus loin possible des plages de débarquement. Alors, arrivant par l'ouest, une escadre d'intervention, subdivisée en trois groupes (amiraux Shimada Shigetarô, Kurita Takeo et Nishimura Shôji), pénétrera dans la mer des Philippines en enveloppant Leyte et Samar pour écraser les têtes de pont américaines. Kurita aligne les super-cuirassés *Yamato* et *Musashi*.

Pour rendre le potentiel d'Ozawa crédible, il lui est affecté les quatre derniers porte-avions en état de prendre la mer – *Zuikakû*, *Zuihô*, *Chiyoda* et *Chitose* – avec à leur bord les derniers ossements de l'aéronavale : 116 appareils ! Pour faire bonne mesure, il reçoit deux navires hybrides (« hermaphrodites », diront les Américains), les vieux cuirassés *Ise* et *Hyûga*, dont l'arrière a été débarrassé des tourelles pour installer un pont d'envol – sur lequel il est impossible de se poser au retour.

De son côté, le vice-amiral Ônishi Takijirô, qui commande la 1re Flotte aérienne, dispose de la soixantaine d'avions que les Américains ont oublié de détruire, auxquels viennent se joindre environ 350 appareils de la 2e Flotte aérienne du vice-amiral Fukudome Shigeru, répartis entre Formose et les Philippines.

La bataille navale

Le 24 octobre s'ouvre la Bataille du golfe de Leyte, également appelée Seconde Bataille de la mer des Philippines ou Bataille du cap Engaño ; par le nombre

Grumann F6F-5 [BuAer 70143]
Commander David McCampbell
Air Group Commander CVG-15
USS *Essex* (CV-9), 24 octobre 1944

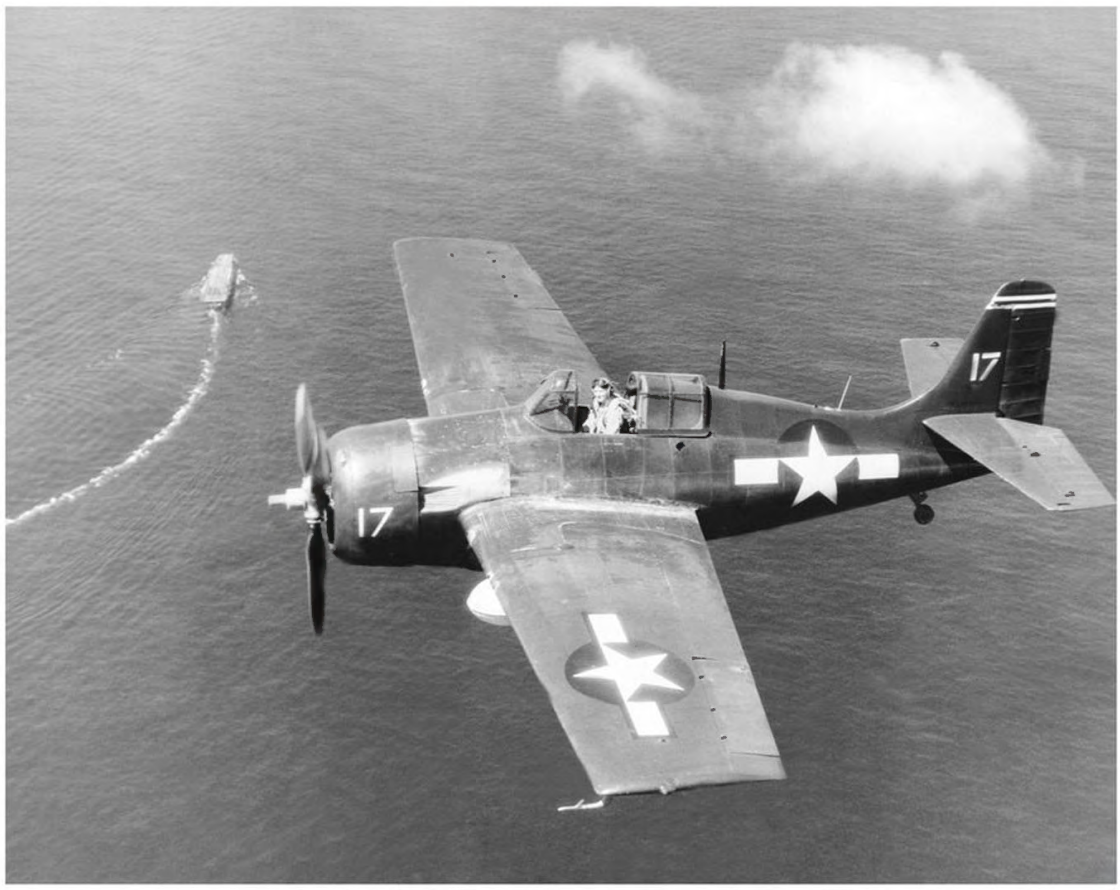
de bâtiments engagés, ce sera l'un des plus formidables combats navals de tous les temps, juste après la Bataille du Jutland de 1916 – toutefois, par la densité et la variété des forces impliquées (aviation, navires de surface et sous-marins), aucun ne l'a égalé.
Il n'entre pas dans nos intentions de détailler l'action. Disons seulement que « Bull » Halsey se laissera emporter par son impulsivité naturelle et tombera dans le piège tendu par Ozawa et que les nerfs de Kurita, soumis à rude épreuve, finiront par craquer [5] ; il fera demi-tour prématurément alors qu'une victoire écrasante lui tendait les bras. Le *Rear Admiral* Clifton A. Sprague, dont les vulnérables coques de noix échapperont par miracle au désastre, attribuera l'échec des Japonais « à l'absolue partialité du Tout-Puissant ».

La bataille aérienne

Le 24 octobre, Fukudome, négligeant la protection de Kurita, lance trois vagues d'assaut (199 appareils) contre la flotte US. Elles sont repérées par les radars à 08h00, et, aussitôt, 54 F6F du TG 38.3 montent à la rencontre des intrus. Les pilotes du *Langley* (VF-44) revendiquent 9 victoires, ceux du *Princeton* (VF-27) 36 et ceux du *Lexington* (VF-19) 41,5, mais ceux de l'*Essex* (VF-15), sous les ordres du *Commander* David McCampbell, sans faire mieux (32), vont marquer les esprits, ainsi que l'explique l'intéressé :
« Parce que j'étais *Air Group Commander* (AGC), l'amiral ne voulait pas que je participe aux décollages sur alerte. Ce jour-là, une importante formation de Japonais s'approchait de la *Task Force* et ordre a été donné à tous les pilotes de rejoindre leur avion. Comme il n'y en avait que sept prêts à ce moment-là, j'ai appelé l'officier de quart en lui demandant si cet ordre me concernait également. Il m'a dit que oui. Alors, j'ai attaché mon parachute, et, tout juste après, l'officier m'a rappelé et m'a dit : *"Non, vous ne pouvez pas partir."* Je lui ai répondu : *"Mais mon avion est déjà sur le pont, et on est en train de faire les pleins."* Alors, il m'a dit : *"Attendez un instant."* Il est allé en parler au commandant, qui lui a répondu : *"Oui, avec seulement sept avions sous la main, nous devons à tout prix intercepter cette formation japonaise."* J'ai couru vers mon avion pendant que les mécanos finissaient les pleins. Le haut-parleur a résonné, et j'ai entendu quelque chose comme, *"Dites au AGC de descendre si son avion n'est pas prêt."* Alors, j'ai renvoyé les mécanos, et tant pis si les réservoirs n'étaient pas pleins.

Tout sourire au dehors, David McCampbell pose pour les photographes après son exploit du 24 octobre 1944.

[5] On peut comprendre : son navire amiral est torpillé par un sous-marin le 23, et, le lendemain, l'aviation américaine coule le *Musashi*, réputé insubmersible !



Le *Lieutenant Commander* Harold N. Funk, *Skipper* du *Fighting Twenty-six*, veille au grain au-dessus de son porte-avions, l'USS *Santee* (CVE-29), au large des Philippines le 20 octobre 1944. Sage précaution, mais qui s'avérera insuffisante, car le *Santee* sera durement frappé lors de la toute première mission officielle du corps des kamikazes cinq jours plus tard.

▲ Comme il ne peut revenir sur son porte-avions d'attache, que l'on aperçoit à l'horizon en proie à un vaste incendie, le *Lieutenant* Carl A. Brown de la VF-27 doit apponter sur l'*Essex* le 24 octobre 1944. Épuisé, blessé et traumatisé par le spectacle du *Princeton* en feu, Brown a néanmoins de quoi se réjouir, car avec les cinq « Zeke » qu'il vient d'épingler, il a doublé son score (10,5). Pas moins de 164 impacts seront dénombrés dans PAPER DOLL, qui était en fait la monture personnelle de l'*Ensign* Robert M. Burnell. C'est d'ailleurs Burnell qui, contrevenant aux règles de la Navy en matière de décoration des avions, avait peint lui-même à la main la gueule de chat sur les 24 F6F-3 avant leur embarquement à bord du *Princeton*.

▲ Le *Lieutenant* Kenneth G. « Hip » Hippe a beau appartenir à une unité auxiliaire (VC-3) basée sur un porte-avions d'escorte, il ne compte pas moins de près de 2 000 heures de vol quand il est affecté au *Kalinin Bay*. Il recevra la *Navy Cross* pour son action lors de la Bataille de Leyte.

▼ William J. Masoner finit la guerre en tête du palmarès de la VF-19 SATAN'S KITTENS avec 10 victoires, auxquelles s'ajouteront les deux remportées avec la VF-11 le 16 juin 1943.

« À 08h33, un important groupe d'avions a été aperçu à 12 heures haut et bas qui, en raison de sa disposition, ressemblait à l'un de nos groupes d'attaque. Peu après, les avions ont été formellement identifiés comme ennemis, avec au moins 60 *Rats*, *Faucons* et *Poissons* [6]. [...]
« Pendant l'heure qui a suivi, nous avons maintenu le contact, ne laissant passer aucune occasion pour abattre ceux qui : 1) tentaient de grimper à notre altitude ; 2) se retrouvaient sans couverture ; 3) traînaient en arrière, et 4) devenaient trop nerveux et montaient à notre rencontre isolément. En tout, nous avons fait 18 à 20 passes, en prenant soin de ne pas nous exposer et d'économiser les munitions en ne tirant qu'à très courte distance. [...]
« Ma revendication de 9 avions détruits ne porte que sur ceux que nous avons vus, mon ailier et moi-même, prendre feu ou exploser. De nombreux autres ont piqué avec de la fumée sortant du moteur, deux étaient en vrille, apparemment sans contrôle, et nous les revendiquons comme probables. D'autres ont été touchés et sans nul doute endommagés. Nous n'avons jamais essayé de noter le type des avions ni l'angle des attaques ; en fait, ce n'est qu'après que nous avons détruit cinq avions et que la partie semblait bien engagée que j'ai décidé de tenir le score à jour en notant avec un crayon sur mon tableau de bord. La meilleure estimation que je puisse faire est de 9 "Zeke", 3 "Hamp" et 3 "Oscar" détruits par le Lt.(jg) Rushing et moi-même.

[6] Terminologie typique des pilotes de l'Aéronavale américaine. Les *Rats* sont des chasseurs, les *Faucons* des bombardiers en piqué et les *Poissons* des torpilleurs. Du côté américain, les VF sont des chasseurs.

[7] La biographie de David McCampbell a été publiée dans *Aéro-Journal* n° 49 (octobre 2015).

Grumman F6F-3

Ensign Robert M. Burnell
Fighting Twenty-seven
USS Princeton (CVL-23), 24 octobre 1944.

▶ L'USS *Princeton* (CVL-23) ravagé par les incendies après l'explosion d'une bombe dans un hangar. Sur les F6F-3/-5 alignés sur le pont, on distingue clairement la décoration fétiche des aviateurs du *Fighting Twenty-seven*, une gueule de chat saignante ; le « 1 » était l'appareil du *Skipper* et CAG, le *Lieutenant Commander* Frederic A. Bardshar (un as aux 7,5 victoires). Le *Princeton* est le premier porte-avions perdu par la Navy depuis le *Hornet* à Santa Cruz – très exactement deux ans plus tôt (à deux jours près).

▼ Les pilotes de la VF-27 posent devant un de leurs Hellcat portant une décoration pour le moins originale au sein de l'US Navy. Assis sur le banc, juste devant la pale d'hélice, le *Lieutenant Commander* Frederic A. Bardshar, qui prendra les rênes de l'escadrille après la mort du *Lieutenant Commander* Ernest W. Wood (immédiatement à sa gauche). Le *Fighting Twenty-seven* comptera trois « Double Aces » : le *Lieutenant (jg)* James A. Shirley (12,5 vict.), debout second en partant de la droite, *Lieutenant* Carl A. Brown Jr. (10,5 vict.), assis par terre cinquième en partant de la gauche, et *Lieutenant* Richard E. Stambook (10 vict.), debout quatrième en partant de la droite. Pour 134 victoires créditées lors de son deuxième tour, la VF-27 perdra trois tués à l'entraînement et six au combat.

« Au retour, comme le pont de *l'Essex* était trop encombré, je suis allé me poser sur le *Langley*. C'était ça ou amerrir. Je pense qu'il ne me restait pas plus de vingt litres, à peine de quoi faire un second passage. Quand mon crochet s'est engagé, le moteur a toussé. J'avais si peu d'essence qu'en position trois points, elle n'arrivait plus au moteur. De retour sur mon bâtiment, je me suis fait tout petit. Mais l'amiral m'a fait appeler. Je lui ai dit que j'avais reçu la permission du chef des opérations aériennes pour décoller. Il m'a répondu : *"Très bien, McCampbell, mais que cela ne se reproduise pas !"*

« Pardi ! il y avait peu de chances que cela se reproduise : 9 avions ennemis abattus en une seule sortie ! »

McCampbell fait exploser le record de Vraciu et, avec 30 victoires, largue tous ses concurrents ; il ne lâchera plus la *pole position* jusqu'à la fin de la guerre, qu'il atteindra avec 34 petits drapeaux japonais collés sur son avion [7]. La VF-15 revendique 32 victoires sans la moindre perte, ce qui porte le total pour le TG 38.3 à 118,5 – les Japonais admettront la disparition de 67 avions ; on reste dans la fourchette normale de surestimation habituelle à ces grandes bagarres.

La confrontation, qui va impliquer la quasi-totalité des unités de chasse embarquées, se poursuit jusqu'à 18h50, heure à laquelle le 270e et dernier avion japonais est revendiqué. Même si on est loin des 380 victoires du 19 juin, ce ne sont pas les as qui vont manquer, en particulier neuf d'entre eux qui vont accéder à ce statut dans la journée – parmi lesquels deux pilotes de FM-2 :

Grumann F6F-3

Lieutenant James A. Shirley
Fighting Twenty-seven
USS *Princeton* (CVL-23), 13 octobre 1944

– *Lieutenant Commander* Harold N. Funk, commandant la VF-26 à bord du *Santee* (CVE-29) : trois « Sally », un « Betty » et un « Zeke » dans la matinée et un « Irving » en fin d'après-midi, qui viennent s'ajouter à sa demi-victoire aux dépens d'un « Emily » (08.09.43).
– *Lieutenant* Kenneth G. Hippe de la VC-3 embarquée sur le *Kalinin Bay* (CVE-68) : un « Lily » vers 08h40 et quatre autres vers 09h00 – aucun de ces deux combats n'a duré plus de six minutes. Ce sera sa seule et unique rencontre avec l'aviation japonaise ! Voici l'*Aircraft Action Report* de la VC-3 :
« À 07h45, quatre FM-2 de la VC-3 ont été lancés par l'USS *Kalinin Bay* pour augmenter la *Target Area Combat Air Patrol* au-dessus de Leyte. Cette division était commandée par le Lt. Kenneth G. Hippe et se composait de son ailier, l'Ens. John E. Buchanan, du leader de la seconde section, le Lt(jg) Ray A. Volpi, et de son ailier, l'Ens. W. D. McDaniel.
« En passant au-dessus de Lung Point, la division du Lt. Hippe a noté un écran de fumigènes du côté des navires de transport, signifiant qu'une attaque ennemie était imminente. Vitesse et altitude ont été augmentées, et une "navette" [*Thach Weave*] a été ordonnée pour améliorer la visibilité. Des traces de fumée formées par des chasseurs japs en feu ont été observées. En arrivant sur la zone des transports, [la division a aperçu] un bimoteur poursuivi par des chasseurs amis,

▶ L'USS *Gambier Bay* (CVE-73) encadré par les salves des destroyers japonais, dont il tente de perturber la visée par un écran de fumée. Quelques instants plus tard, le « Jeep carrier » va considérablement ralentir et se faire lâcher par le reste de son *Task Group*. Il sera le seul porte-avions américain coulé par un navire de surface ennemi.

◣ Le *Zuihô*, le pont ravagé par les bombes américaines, quelques minutes avant qu'il ne sombre le 25 octobre 1944.

qui, après une passe distante, l'ont abandonné pour d'autres cibles. De toute évidence, cette attaque ne l'avait pas endommagé, parce qu'il a maintenu son cap. À 08h40, à environ 2 700 m, la section du Lt. Hippe s'est trouvée en position pour une passe en piqué, ce qui a permis au Lt. Hippe de se mettre dans la queue du "Lilly". L'Ens. Buchanan n'a pas pu tirer en raison de son mauvais positionnement. Après quatre rafales des armes du Lt. Hippe par plein arrière, les moteurs et les racines d'aile du "Lily" ont pris feu. Il a immédiatement basculé sur le dos et a piqué verticalement dans l'eau à environ 100 m au large de la plage du terrain de Tacloban. »

Après avoir tenté de poursuivre un « Jill », beaucoup trop rapide pour ses FM-2, la division de la VC-3 est dirigée vers une importante formation arrivant du nord-ouest à 4 500 m, estimée par Hippe à 21 « Lily ». « Le Lt. Hippe a visé un groupe de quatre avions [...]. L'attaque du Lt. Hippe a été effectuée plein arrière, et les quatre "Lily" de la formation ont été descendus par le Lt. Hippe. Le premier a été touché au fuselage et aux moteurs, et est tombé en flammes. Le deuxième a été touché au fuselage et aux moteurs ; il a beaucoup fumé et est tombé hors de contrôle. Les troisième et quatrième "Lily" ont été touchés par l'arrière au fuselage, aux moteurs et aux racines d'aile, et sont tous deux tombés en flammes. »

La VC-3 remporte ce jour-là 14 de ses 17 victoires pour la perte de deux appareils (un tué).

Si la journée a bien commencé pour la VF-27, puisqu'elle revendique 36 victoires entre 08h00 et 08h30, elle se termine plutôt mal, ainsi que l'explique le *Lieutenant* James A. Shirley, qui, avec trois « Tojo », un « Nick » et un « Zeke », devient le grand as de l'unité (total : 12,5) :

« Comme nous sommes tombés à court de munitions et n'avions plus beaucoup de carburant, on nous a donné l'ordre de revenir à la *Task Force*. Je crois que j'ai été l'un des derniers pilotes à apponter sur le *Princeton* avant qu'il ne soit bombardé. Je venais de sortir de mon avion et je me dirigeais vers la salle d'opérations pour un débriefing quand le système de ventilation a craché une énorme quantité de fumée noire qui a envahi le compartiment. Un message a alors annoncé que nous venions d'être bombardés [le Princeton a été touché à 09h38 par un "Judy" isolé], et les aviateurs ont reçu l'ordre de remonter sur le pont et de se tenir près de leurs appareils. Je pense que le commandant avait cru qu'il serait capable de les lancer, mais la bombe avait traversé le pont pour exploser dans le hangar inférieur.

« Malheureusement, à ce moment, tous nos torpilleurs avaient été descendus [dans les hangars] pour être réarmés et ravitaillés, et cette bombe solitaire, qui, normalement, n'aurait pas dû causer de gros dommages, a déclenché une réaction en chaîne. Une des torpilles a explosé et a soufflé l'ascenseur arrière, non loin de l'endroit où je me trouvais près de mon Hellcat, tandis qu'une autre a emporté l'ascenseur avant. Le commandant a tout de suite compris qu'il était temps d'abandonner le navire et a demandé à tout l'équipage, à l'exception des équipes de sécurité, d'évacuer. Je suis descendu le long du flanc à l'aide d'un cordage et j'ai nagé jusqu'au destroyer *Irwin*, où je me suis évanoui de fatigue. »

Shirley raconte ensuite comment a été sabordé le *Princeton* : « ... le temps que le nuage se dissipe pour nous permettre de chercher où le *Princeton* se trouvait, il avait disparu. Il était 18h00, et le plus long jour de ma vie tirait à sa fin. »

Dans cette ambiance proprement surréaliste, où les escadrilles mixtes (VC) et celles de chasse de nuit [VF(N)] s'engagent à fond aux côtés des formations des CV et CVL, il est impossible de rendre justice à de nombreux pilotes tous aussi méritants les uns que les autres. Néanmoins, pour clore cette première journée de combat, nous relèverons la performance du *Lieutenant (jg)* William J. Masoner Jr.

▶ Tandis que les obus japonais encadrent le *White Plains* (CVE-66) au large de Samar le 25 octobre 1944, le *Kitkun Bay* se prépare à lancer des FM-2 de la VC-5. Cette escadrille mixte a revendiqué six victoires la veille, portant son total définitif à 16.

▼ « Jo-Jo » McGraw au moment de la formation de la VC-10. Il est l'un des cinq as sur FM-2. Il participera à la guerre de Corée et quittera le service actif en 1967. (Museum of Naval Aviation)

Ce natif de Chicago, alors âgé de 27 ans et membre de la VF-19, obtient six victoires (quatre « Nell », un « Betty » et un « Dinah »), toutes attestées par sa cinémitrailleuse – un « Zeke » descendu le 6 novembre portera son score définitif à 12.

25 octobre 1944
Acte I : l'agonie de l'Aéronavale impériale

À 06h00, les porte-avions de la *Third Fleet* se tournent vers le vent pour lancer la première vague d'assaut, qui orbite autour de la TF 38 en attendant que les avions de reconnaissance aient repéré la position de l'escadre de Kurita. Une heure et dix minutes plus tard, l'information parvient enfin aux pilotes américains. La tête de l'escorte est prise par la VF-15, menée par David McCampbell. Tout ce que peuvent opposer les Japonais aux 60 F6F, 65 SB2C et 55 TBF, ce sont... 13 A6M5 ! Inutile de préciser qu'ils sont rapidement balayés du ciel ; les rares survivants de cette hécatombe périront lors du naufrage des destroyers qui les avaient recueillis. Les pertes américaines, principalement dues à la DCA, sont sévères ; par exemple, sur les 12 F6F de la VF-7, seuls trois reviennent au *Hancock* (CV-19) : un a été abattu (pilote tué), deux ont dû amerrir en panne de carburant, deux sont allés se poser à Tacloban et les deux derniers appontent sur d'autres « toits plats ». En deux raids, le TG 38.1 perd 14 appareils.

Le *Chitose*, durement touché, coule à 09h37, le *Zuikaku*, le dernier survivant de Pearl Harbor, donne rapidement de la bande et s'enfonce à 14h14, le *Zuihô*, atteint à plusieurs reprises, finit par être englouti par la mer à 15h26 et le *Chiyoda*, fortement avarié par l'aviation, est achevé par quatre croiseurs américains à 16h55. Ozawa sauvera dix navires, dont les *Hyûga* et *Ise*, ce qui, compte tenu de la nature de sa mission, est inespéré.

Ainsi s'achève tragiquement l'histoire de l'aviation embarquée japonaise.

25 octobre 1944
Acte II : la bataille de Samar

Alors que Halsey pousse les feux pour rattraper Ozawa, à 00h35, les navires de Kurita débouchent du détroit de

General Motors FM-2

Ensign Joseph D. McGraw
Composite Ten
USS *Gambier Bay* (CVE-73), 25 octobre 1944

San Bernardino en file indienne et pénètrent dans la mer des Philippines. Ils ne sont repérés par un TBM qu'à 06h44. C'est la panique au sein de l'état-major de Kinkaid, qui pensait que ses *Task Forces* étaient toujours protégées par la *Third Fleet* ! Or, il ne dispose que de porte-avions d'escorte aux appareils mal équipés pour affronter une telle armada.

La surprise est totale parmi les aviateurs des « Jeep carriers », ainsi que le rapporte l'*Ensign* Joseph D. McGraw de la VC-10 :

« Tout à coup, une pluie d'obus a commencé à tomber tout autour du *Gambier Bay*. Une grande effervescence a régné sur le pont, tout le monde courait dans tous les sens. Le haut-parleur a hurlé : *"Pilotes à vos avions. Décollage immédiat."* J'ai couru vers mon avion "Baker 6", qui se trouvait tout au fond à bâbord. Mon ailier a essayé de me griller, mais je suis arrivé avant lui. J'ai mis en route, mais il a fallu que j'attende que tous les avions devant moi aient libéré le pont. Alors, je me suis mis à prier tout en comptant les gerbes qui encadraient le bateau.

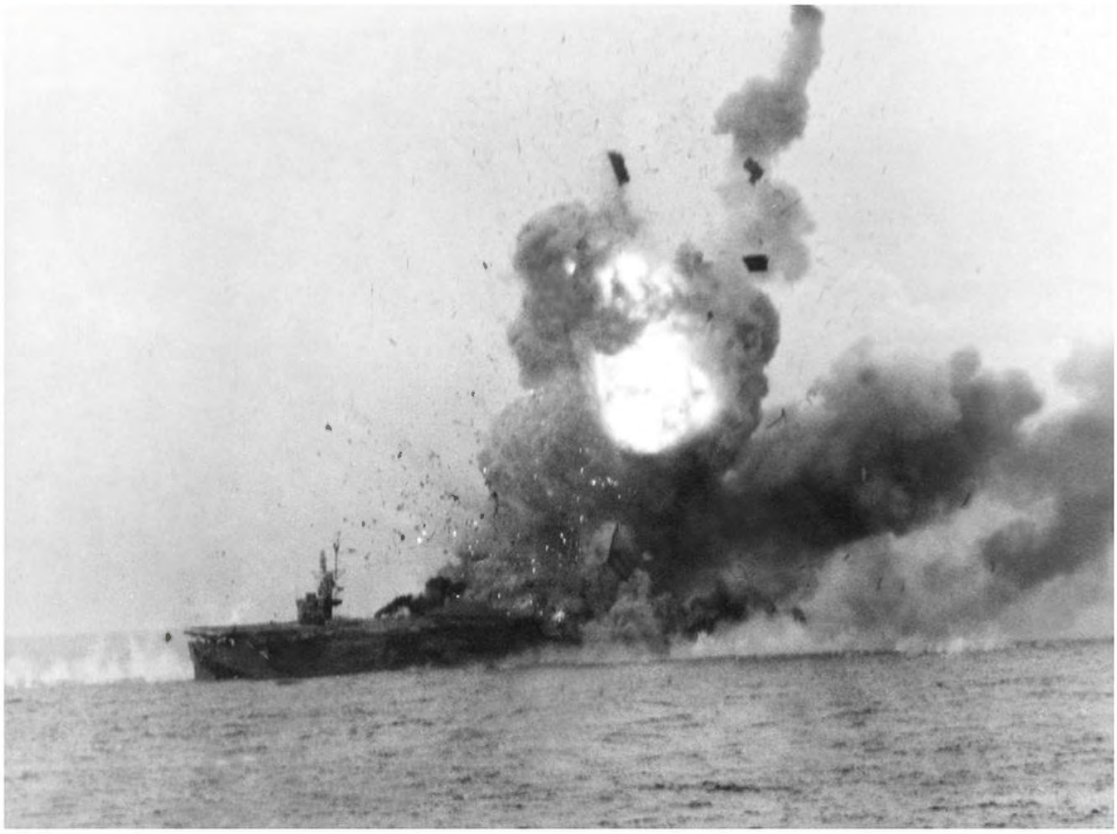
« J'ai décollé le dernier, je pense, et j'ai dû éviter un gros trou sur le coin tribord du pont, juste au moment où le Capt. Viewig faisait virer le bateau. Je crois me souvenir que l'officier de pont voulait que je roule jusqu'au point qu'il avait choisi pour me lancer, mais j'ai mis la sauce, lui ai fait signe de s'écarter et ai décollé dès que le pont a été dégagé. Cela m'a permis d'éviter les trous sur ma trajectoire. »

Nous retrouverons McGraw plus tard.

Aussitôt l'alerte donnée, 65 FM-2 et 44 TBM décollent ; rares sont ceux armés d'une torpille, et la plupart emportent des charges de profondeur, bien adaptées à leur tâche habituelle qui est la lutte anti-sous-marine, mais grandement inefficaces contre la cuirasse des monstres qu'ils doivent affronter. Ils vont néanmoins le faire avec courage et opiniâtreté.

Tout aussi déterminés et mal armés, 20 F4F et 6 TBM de la VC-27 (USS *Savo Island* – CVE-78), menés par le *Lieutenant Commander* Percival W. Jackson, se ruent sur les navires de Kurita à 08h30 ; au passage, Jackson « s'offre » un « Jake » (son unique victoire). Les dégâts causés par les bombes de 50 kg sont minimes, et la casse est sévère : six F4F et un TBM sont descendus (un disparu).

À 08h45, la première action coordonnée de l'aviation donne de bons résultats. Trois vagues, rassemblant 36 FM-2 et 43 TBM, arrivent au moment crucial : juste quand Kurita force le rideau de destroyers pour parvenir à distance de tir.



▶ Image spectaculaire de l'USS *St.Lo* (CVE-63) éventré par une violente explosion après avoir été victime de l'un des tout premiers kamikazes le 25 octobre 1944.

Malgré l'inexpérience des équipages et l'emport de trop faibles charges offensives, ils réussissent à toucher à mort le puissant *Suzuya* (il coulera à 13h22) et à endommager sérieusement deux destroyers. Les croiseurs lourds *Chikuma* et *Chôkai* sont coulés à leur tour, mais, malgré cela, la situation devient désespérée pour le TG 77.4.3 (« Taffy 3 ») du *Rear Admiral* Clifton A. F. Sprague.

Toutefois, à 09h20, alors que la victoire lui tend les bras, Kurita, qui a perdu le contrôle de la situation et qui croit avoir affaire à la *Third Fleet* de Halsey, ne peut résister à la tension nerveuse qui l'habite : il ordonne à son escadre de faire demi-tour… à moins de 40 milles des vulnérables têtes de pont des plages de Leyte !

Sommé par Nimitz de prêter main-forte à « Taffy 3 », Halsey se résout enfin à abandonner la poursuite d'Ozawa à 11h15, mais il arrivera trop tard. « Taffy 3 » s'en est sorti par miracle, mais le *Gambier Bay* (CVE-73) a été coulé, et les *Fanshaw Bay* (CVE-70) et *Kalinin Bay* (CVE-68) ont été endommagés par les obus de Kurita.

Évidemment, quand il veut rentrer à la maison, Joe McGraw n'aperçoit plus son porte-avions, qui a été achevé par le *Yamato* à bout portant. Comme tous les pilotes de l'Aéronavale, il a été informé qu'un terrain de secours a été aménagé à Tacloban (île de Leyte), mais pensant – à juste titre – qu'il sera surchargé, il choisit d'apponter sur le *Manila Bay* (CVE-61). Là, il se porte volontaire pour deux missions avec la VC-80. Au cours de la seconde, une CAP [8], il est amené à engager le combat avec des Zéro qui servent de couverture à une formation de « Val » :

« Le leader des Zéro était un bon et il a touché le leader de notre division au moteur, l'envoyant à la baille (il sera récupéré par la suite). Ayant enclenché une chandelle brutale, j'ai perdu mon ailier, mais j'ai évité les Zéro qui nous avaient coiffés. Au sommet de ma chandelle, j'ai basculé sur ma gauche et j'ai aperçu le leader des Zéro et son ailier en train de redresser après avoir descendu notre leader. Je me trouvais en bonne position, au-dessus et sur la droite de l'ailier, alors, j'ai cueilli celui-ci avec une longue rafale qui l'a fait prendre feu et exploser. »

McGraw se mesure alors au chef du dispositif et réussit à le toucher au moteur lors d'une passe frontale après avoir évité de justesse une tentative d'abordage. « J'ai eu le sentiment qu'il s'agissait d'un "moustachu" et qu'il s'attendait à ce que les Wildcat soient des proies faciles. Il a été très surpris et s'est laissé emporter par la colère – il n'avait probablement jamais entendu parler du FM-2, une version nettement améliorée du Wildcat. Je ne sais pas ce qui lui est arrivé, mais avec son moteur salement touché, je ne crois pas qu'il ait pu rentrer à sa base. »

Joe McGraw reçoit le crédit d'un « Val » et d'un « Zeke » [9], qui, venant s'ajouter à un « Betty » (18.06.44) et deux « Lily » (24.10.44), font de lui un as. En trois sorties, le 25 octobre, il a ajouté 11 heures de vol à son carnet !

▲ Le *Lieutenant* James S. Swope, qui effectue deux tours d'opérations avec la VF-11 THE SUNDOWNERS, se prépare à s'envoler de l'USS *Hornet* (CV-12) le 5 novembre 1944. Ce jour-là, il revendique deux « Tojo », qui portent son total à 7,66 – il ajoutera deux nouveaux succès en janvier 1945.

◥ Le *Lieutenant Commander* Albert O. Vorse Jr. est déjà un as quand il prend la tête de la nouvelle VF-80 « commissionnée » le 1er février 1944. Il est CAG lorsque les chasseurs de l'USS *Ticonderoga* (CV-14) rencontrent l'ennemi pour la première fois le 5 novembre 1944 ; il profite de l'occasion pour revendiquer sa sixième victoire (et demie) – il terminera avec 11,5.

25 octobre 1944
Acte III : le phénomène kamikaze

Comme si affronter l'armada de Kurita n'était pas suffisant, les « Baby carriers » se retrouvent brutalement au milieu d'une nouvelle tourmente. À 07h50, quatre Zéro se présentent au-dessus du *Sangamon* (CVE-26). Quelques minutes plus tard, le premier percute le *Santee* (CVE-29) au terme d'un piqué « à mort » qui laisse tous les marins sans voix. Le *Sangamon* est raté de justesse par un deuxième ; le troisième est abattu par la DCA, et le quatrième plonge sur le *Suwannee* (CVE-27) pour s'écraser près de son ascenseur arrière.

D'autres ne tardent pas à suivre, visant les *Fanshaw Bay* (CVE-70), *Kitkun Bay* (CVE-71), *White Plains* (CVE-66)

Grumman F6F-5 [BuAer 70328]

Lieutenant Commander Leonard J. Check
Commandant le *Fighting Seven*
USS *Hancock* (CV-19), décembre 1944

et *St.Lo* (CVE-63). Si les trois premiers ne causent que peu de dégâts, celui qui percute le *St.Lo* met dans le mille ; transformé en brûlot flottant, il doit être évacué et sombrera à 11h25.

Le corps des « volontaires de la mort », qui prendra beaucoup de noms différents, mais qui sera plus connu chez les Américains sous l'appellation de « kamikaze », vient d'effectuer sa première mission officielle [10].

Ce qui semble être un phénomène périphérique au départ devient une véritable stratégie dans l'esprit des responsables de la Marine impériale. Il va aller en s'amplifiant et même contaminer toutes les composantes des forces armées japonaises.

Après avoir rapidement compris que ces piqués à mort ne sont pas circonstanciels et isolés, comme cela était le cas depuis le tout début de la guerre du Pacifique, mais dictés par une politique mûrement réfléchie, la Navy va prendre les mesures qui s'imposent.

De 54 chasseurs, les *Fleet Carriers* passeront à 72 ou 73 [11] par diminution des bombardiers et torpilleurs (en règle générale, seuls 15 de chaque seront maintenus) –, les *Essex* et *Wasp* seront temporairement autorisés à se passer de leurs Helldiver pour porter leurs effectifs à 91 Hellcat et 15 Avenger. Les destroyers seront utilisés comme piquets à la périphérie des *Task Forces* – et deviendront, *ispso facto*, les cibles privilégiées des kamikazes, trop contents d'évacuer rapidement la tension qui les habite sur le premier bâtiment ennemi qui se présente à eux. Les CAP seront doublées, voire triplées, pour attendre les candidats au plongeon final à plusieurs centaines de kilomètres de leur cible. Enfin, dès qu'ils seront à portée des bases de départ des kamikazes à Formose et Kyûshû, les avions de la Navy iront les ravager.

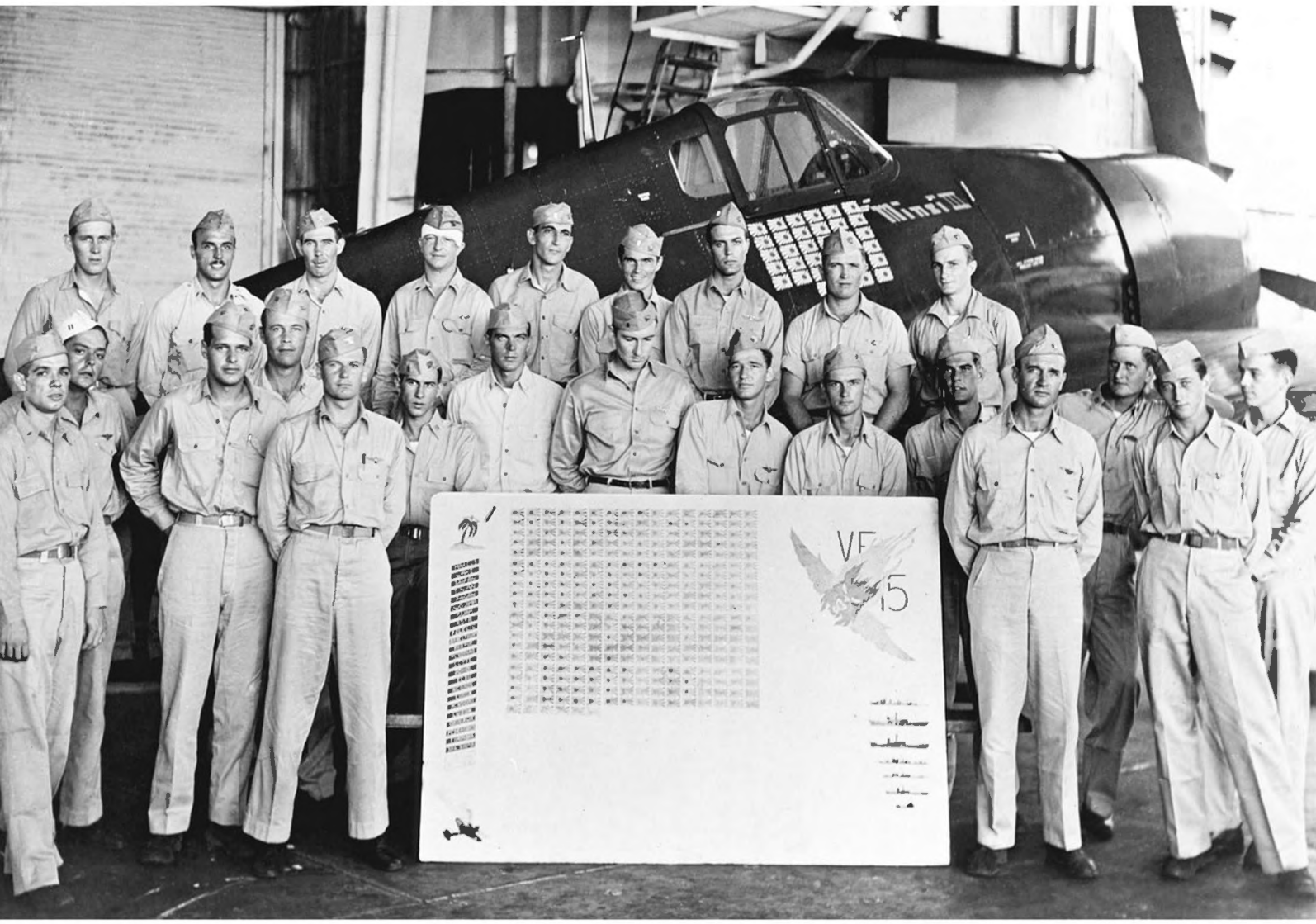
[8] CAP : *Combat Air Patrol* – patrouille de protection de la flotte.

[9] Ces victoires seront attribuées à la VC-80.

[10] Pour plus de détails, cf. *Aéro-Journal* n° 37 (octobre 2013) : *Kamikazes – La vanité de l'héroïsme*, par le même auteur.

[11] La plupart du temps, ce sera 4 F6F-5N et 68 ou 69 F6F-5.

▲ Menant le bal, les F6F-5N de la VF-80 s'apprêtent à décoller, tandis que l'USS *Ticonderoga* (CV-14) vire pour se mettre dans le vent le 5 novembre 1944.



▲ Fin du tour d'opérations pour la VF-15. Les pilotes posent pour la traditionnelle photo de famille sur le pont de l'*Essex* en route pour Hawaii le 1er décembre. Le tableau reprend les succès du *Fighting Fifteen*, vainqueur de 310 avions ennemis en 2 333 sorties pour 24 tués ou disparus, dont 15 du fait de l'ennemi (10 en combat aérien). David McCampbell, CAG, est debout à droite du tableau ; on note son F6F-5 en arrière-plan orné de 34 drapeaux japonais.

Tout cela prendra du temps et consommera beaucoup d'énergie, mais le résultat fera que seuls trois CVE seront coulés et que la plupart des rares succès des kamikazes ne concerneront qu'une vingtaine de « Tin Cans [12] » et des navires auxiliaires, jusqu'à ce que cessent les opérations « spéciales » le 29 juin 1945.
Entre le 23 et le 26 octobre 1944, la Marine impériale a perdu 24 navires de combat, dont quatre porte-avions, trois cuirassés et neuf croiseurs. La Navy a revendiqué 657 avions ennemis pour la perte de 140 des siens (toutes causes confondues), et ce n'est pas la disparition de quelques « Tin Cans » et « Jeep Carriers » qui va empêcher la reconquête des Philippines.

Octobre – novembre 1944
Les derniers combats aériens de l'année

De fait, les Philippines constituent le premier théâtre d'opérations où la Navy rencontre l'aviation de l'Armée impériale en nombre. Jusqu'ici, les « matafs » américains n'ont opéré que dans des secteurs dont la défense était confiée à la Marine impériale, l'Armée n'étant responsable que du continent asiatique (Chine, Birmanie, Indochine…), des Kouriles, de la Mère-patrie et de la Nouvelle-Guinée.
Si l'on trouve de nombreux noms d'avions de l'Armée dans les revendications, beaucoup sont dus à une erreur d'identification – sauf à Rabaul, où l'Armée a combattu quelque temps aux côtés de la Marine.
Si les rôles et responsabilités sont bien définis, pour défendre les derniers vestiges de l'Empire, Armée et Marine ont décidé de faire cause commune, mais sans déroger à leur habitude – c'est-à-dire séparément ! Les formations mixtes, telles que les décrivent les pilotes de la Navy, mêlant « Zeke » et « Oscar », soulignent davantage une piètre identification de leurs adversaires que la volonté des deux forces aériennes impériales de se battre côte à côte.
L'aviation japonaise n'est pas décidée à lâcher le morceau aux Philippines, et trois grandes bagarres l'opposent encore à l'US Navy avant qu'un calme relatif ne revienne sur le front du Pacifique. Après un « petit coup de mou » consécutif aux deux jours de tension extrême, le ciel s'embrase à nouveau le 29 octobre.

[12] Littéralement : boîtes de conserve. Ces destroyers légers produits en masse avaient une coque si mince qu'elle pouvait être transpercée par une balle de Colt 45 !

29 octobre 1944

L'US Navy déclenche une série de raids sur les aérodromes de Luçon, en particulier celui de Clark Field, près de Manille. C'est encore l'occasion d'une belle moisson (80 victoires) avec, en prime, un quadruplé (trois « Tojo » et un « Zeke ») pour le *Lieutenant* Cecil E. Harris (VF-18), qui porte son palmarès personnel à 18. Autre quadruplé (quatre « Val »), celui du *Lieutenant Commander* Leonard J. Check, *Skipper* du *Fighting Seven*, qui devient as – avec 10 victoires, il sera le « top scorer » de son unité à la date de son décès (4 janvier 1945).

5 novembre 1944

L'aviation embarquée remet le couvert le 5 novembre, ravageant ce qui reste des installations à Clark Field et sur les terrains autour de Manille ; pas moins de 97 victoires sont revendiquées.

Le tout nouvel USS *Ticonderoga* (CV-14), un porte-avions de la classe *Essex* « améliorée », effectue sa première sortie le 2 novembre. Trois jours plus tard, son groupe aérien, emmené par son dynamique CAG, le *Lieutenant Commander* Albert O. Vorse Jr., rencontre l'aviation japonaise pour la première fois. Vorse ne laisse le soin à personne d'ouvrir le compteur de la VF-80, ajoutant ainsi une nouvelle victoire aux 5,5 qu'il a remportées à Guadalcanal en 1942. Quand il rentrera aux USA en avril 1945, le *Fighting Eighty* aura revendiqué 159,5 succès et produit douze as, parmi lesquels le *Lieutenant* Patrick D. Fleming, dont nous reparlerons très vite.

Le 14 novembre, David McCampbell revendique sa 34e et dernière victoire ; il a pris une telle avance au palmarès général qu'il ne sera plus rejoint.

14 décembre 1944

Le 14 décembre, le *Lexington* lance cinq vagues distinctes dans le secteur de Clark Field pour appuyer les débarquements à Mindoro (Philippines). Si la VF-20 réussit à abattre huit avions japonais, elle ne perd pas moins de huit appareils (dont deux F6F-5P) et six disparus. Parmi ces derniers figurent ses deux plus grands as : Alex Vraciu (19 vict.) et le *Lieutenant (jg)* Douglas Baker, qui, en revendiquant ce jour-là un « Oscar » et trois « Zeke », en est à 16,33. Comme on l'a vu dans sa biographie, Vraciu, recueilli par des guérilleros philippins, regagnera ses lignes.

Malheureusement, ce ne sera pas le cas de Douglas Baker ; l'épave de son avion sera retrouvée quelque temps plus tard par la population locale et sa plaque d'identité (*dog tag*) remise aux autorités américaines. Douglas Baker a été une sorte de météore au sein de la Navy, se forgeant son palmarès en tout juste deux mois, du 12 octobre à ce fatidique 14 décembre.

Ce même jour, à 14h45, huit F6F-5 de la VF-80 décollent du *Ticonderoga* en compagnie d'autres Hellcat des *Essex*, *Langley* et *San Jacinto*. Ils sont armés d'une bombe Mk. 64 de 500 lbs et de six roquettes de 5-in., et se dirigent vers des aérodromes au nord de Luçon. Les deux divisions sont placées sous les ordres des *Lieutenants* Patrick D. Fleming et Alexander H. Anderson. Près de Vigan, ils aperçoivent une vingtaine d'avions à environ 8 km de distance, volant à la même altitude et se dirigeant cap au sud. La suite est rapportée par le compte rendu de mission :

« Les F6F ont largué bombes et roquettes et ont resserré la formation, tout en décomptant 14 "Oscar" et 6 "Zeke" étalés sur un large front, volant comme des "imbéciles heureux" à seulement 150 nœuds et se croisant lentement dans une sorte de manœuvre en ciseaux permanente. On ne sait pas si les Japs ont été pris par surprise ou s'ils ont cru que nous étions amis. Quoi qu'il en soit, nos avions sont arrivés à leur niveau pour une passe plein arrière, utilisant la pleine puissance et l'injection d'eau juste avant l'attaque et ont rapidement rétabli l'égalité numérique.

▼ L'officier de pont du *Lexington* donne l'ordre de catapulter ce F6F-5 de la VF-20 en décembre 1944.

▶ Les F6F-5 de la VF-80 s'apprêtent à partir en mission depuis l'USS *Ticonderoga* (CV-14) fin novembre 1944. Le « 47 » (BuAer 70680), en troisième position, n'est autre que celui du *Lieutenant* Patrick D. Fleming, le grand as du *Fighting Eighty* avec un total de 19 victoires.

◢ Un PB4Y-1 à tourelle Erco de la VPB-117 en vol quelque part au-dessus de la mer de Chine méridionale en 1945.

▼ Ce « Jake », qui plonge vers son tragique destin, a été descendu au large du cap Calavite (Mindoro, Philippines), le 7 décembre 1944, par un autre as de la VPB-117, l'équipage du *Lieutenant Commander* Harold M. McGaughey, qui revendiquera cinq victoires ; il s'agit ici de sa première. La VPB-117, basée à Tacloban (Leyte), sera la championne toute catégorie avec 58 succès – une belle réussite pour une unité qui n'est entrée en action qu'en octobre 1944 !

Les Lt. Fleming, Cormier et Anderson ont descendu chacun 2 Japs, les Ens. Beaudry, Hamblin et Smith (respectueux de la hiérarchie) chacun un, et les Ens. Rush et Fraifogl en ont endommagé chacun un. Alors que les F6F se regroupaient après cette première attaque, les Japs, qui s'étaient dispersés dans tous les sens, ont reçu le renfort de 6 à 9 "Oscar" arrivant par l'ouest. Nos VF, à nouveau en infériorité numérique et sans l'avantage de l'altitude, ont fait face, et il s'en est suivi un combat tournoyant. »

Le bilan est sans appel : « Le résultat de cette agitation semble être de 19 Japs confirmés écrasés, explosés ou incendiés (pas seulement "fumants") avec un nombre indéterminé d'autres endommagés. Pas un seul impact de projectile n'a été retrouvé dans les F6F à leur retour à la base. » Les principaux bénéficiaires de la journée sont les :

- *Lieutenant* Robert H. Anderson : 5 « Zeke » et « Oscar » (total : 8,5 vict.)
- *Lieutenant* Patrick D. Fleming : 4 « Zeke » et « Oscar » (total : 19 vict.)
- *Lieutenant* Richard L. Cormier : 4 « Zeke » et « Oscar » (total : 8 vict.)
- *Ensign* Louis R. Hamblin : 2 « Zeke » et « Oscar » (total : 6,5 vict.)
- *Ensign* Hector N. Beaudry : 2 « Zeke » et « Oscar » (total : 5 vict.).

Un sacré changement de décor pour Cormier, qui, avec la VC-1, avait reçu la *Commendation Medal* pour une attaque contre un *U-Boot* dans l'Atlantique le 3 août 1943 !

24 décembre 1944
Merry Christmas Sheldon !

En patrouille entre Luçon et Formose, le *Lieutenant (jg)* Sheldon L. Sutton, pilote d'un PB4Y-1 de la VPB-117, aperçoit, vers 12h00, un « Jake » arrivant vers lui à une heure. Celui-ci repère également le lourd quadrimoteur et pique vers la mer, ne redressant qu'à 10 m de la surface. Sutton pousse les gaz et l'admission à fond et suit l'hydravion dans son piqué, atteignant une vitesse de 200 nœuds. Se rapprochant rapidement, Sutton demande à ses mitrailleurs de n'ouvrir le feu qu'à 150 m de distance. Les tourelles de nez et supérieure

DU CROISEUR AU B-52

PAT FLEMING

Patrick Dawson Fleming voit le jour à New York le 17 janvier 1918 et entre par la grande porte (*US Naval Academy*) dans la Marine. Promu *Ensign* en février 1941, il est affecté sur le croiseur USS *Cincinnati* (CL-6). En novembre 1942, il obtient de passer à l'Aéronavale. Promu entre-temps *Lieutenant*, il est breveté en mai 1943. Malgré son souhait d'aller se battre, il est retenu comme instructeur à la NAS Atlantic City, et ce n'est qu'en mars 1944 qu'il peut rejoindre la VF-80 à bord du *Ticonderoga*. Quand son unité est scindée en deux le 10 janvier 1945, il est nommé officier exécutif de la VBF-80. À la suite des avaries subies par son « toit plat », consécutives à une rencontre avec un kamikaze, son escadrille est transférée (avec tout le CVG-80) sur le *Hancock*. La VBF-80 est décommissionnée en mars 1945. En mai 1945, « Pat » Fleming prend le commandement de la nouvelle VF-80, mais celle-ci n'aura pas le temps de retourner au feu.
Lieutenant Commander en juillet 1945 et pilote d'essai à la NAS Patuxent River, il démissionne de la Navy en janvier 1947 et intègre l'Air Force avec le grade de *Major*, puis de *Lieutenant Colonel*, comme pilote d'essai à Wright-Patterson. Il fait partie du projet WIBAC, destiné à tester les capacités opérationnelles du B-47 avant de piloter lui-même cet appareil au sein du 306th BW(M) à partir de janvier 1952. Il passe ensuite à divers *Bombardment Squadrons*, tous sur B-29, dont un basé au Japon, et arrive au 93rd BW, dont il devient commandant en second. Il se tue dans le tout premier accident survenu à un B-52 le 16 février 1956.
Titulaire de 19 victoires, il avait reçu la *Navy Cross*, deux *Silver Stars* et deux DFC. ★

Palmarès de Patrick D. Fleming

05.11.44	1 « Zeke 52 »	Baie de Manille
25.11.44	2 « Frances »	Cap San Ildefonso
14;12;44	2 « Zeke »	San Fernando
	1 « Oscar	
03.01.45	1 « Tojo »	Shinchikû Koryû
	2 « Oscar » ou « Zeke »	
16.02.45	5 « Zeke	Mobara
17.02.45	4 « Nate »	Katori

Grumman F6F-5

Lieutenant Patrick D. Fleming
Fighting Eighty
USS *Ticonderoga* (CV14), novembre 1944

déclenchent leurs rafales simultanément, touchant le « Jake » au fuselage et incendiant son moteur. Sutton vire pour permettre à son mitrailleur de sabord gauche de neutraliser les défenses de l'hydravion. Celui-ci se cabre dans un ultime effort pour percuter le Liberator, mais une grêle de projectiles le coupe littéralement en deux ; il percute la mer, sans survivant.
À 13h55, Sutton repère un « Pete ». Le combat qui s'ensuit ressemble comme deux gouttes d'eau au précédent et se termine de la même manière !
Ce sont les deuxième et troisième victoires de Sutton et son équipage – mais pas les dernières : ils ajouteront deux « Jake » le 5 janvier 1945, encore un autre trois jours plus tard et un « Jill » le 21 janvier. Total : 7 !

La fin d'une époque

En cette fin d'année 1944, les vétérans commencent à rentrer au pays : VF-8 (151 vict. – 15 as), VF-14 (138 vict. – 10 as), VF-15 (310 vict. – 27 as), VF-19 (155 vict. – 11 as), VF-27 (134 vict. – 12 as) et VF-28 (55 vict. – 3 as).
Les jeunes pilotes qui les remplacent vont pouvoir réaliser des « cartons » faciles contre les « volontaires de la mort », des cibles qui ne savent pas se défendre – et parfois même pas voler autrement que tout droit –, ce qui permettra à quelques-uns de décrocher le statut d'as. Sans vouloir dévaluer leur mérite, il paraît évident que remporter cinq victoires en avril 1945 n'impliquait pas la même prise de risque qu'en 1942 – surtout, comme cela a été le cas à différentes reprises contre des avions d'entraînement non armés. Cependant, si l'on n'était plus dans le « lui ou moi », on était quand même dans le « lui ou mes copains » – plus que de simples aviateurs, les pilotes de la Navy étaient avant tout des marins, et une grande solidarité les liait à leurs frères d'armes à bord des bâtiments de la Flotte, qu'ils naviguent à bord de leurs propres porte-avions ou à bord de « Tin Cans » (cf. le témoignage de McCuskey dans sa biographie).
Un « Frances », descendu au sud de l'île de Bohol (Philippines) par l'*Ensign* Jerome A. Rouse (total : 2,5 vict.) de la VC-75, le 17 décembre, constitue la dernière victoire de l'année 1944.
Selon les statistiques officielles de la Navy, 3 288 avions ennemis ont été détruits en vol par l'aviation embarquée dans le Pacifique au cours de l'année 1944, avec, évidemment, un pic en octobre (1 189), en 69 128 sorties. ★

1945

LA ROUTE DE TOKYO

Les opérations aériennes de 1945 peuvent se découper en trois grandes parties :
– les coups de main sur les côtes de la Chine, Formose et l'Indochine, puis sur les aérodromes et les ports du Japon, en préalable à l'invasion d'Okinawa ;
– les missions de protection de la flotte pendant toute la durée de la campagne d'Okinawa face à la menace stratégique de première importance que constituent les kamikazes ;
– les ultimes sorties au-dessus d'un Japon exsangue, dont les aviateurs refusent le combat pour conserver leurs ressources en vue d'un ultime affrontement lors des futurs débarquements américains, qui ne viendront pas – on sait pourquoi. Peu propices aux victoires aériennes, ces missions achèvent l'aviation nippone au sol et la Marine impériale dans ses ports – et pourtant, plus d'une centaine de nouveaux as émergeront en grande partie lors de ce que l'on aurait pu appeler : « The Great Kamikaze Shoot at Okinawa ».

Janvier 1945
Corsair – Le retour

Coucou, le revoilà ! Qui ? Mais le Corsair, bien sûr. Après l'avoir rayé de ses effectifs pendant neuf mois, la Navy tire le F4U de son purgatoire, tout simplement parce qu'elle a découvert le F4U-1D et que cette version de chasse-bombardement vient combler un vide en matière d'appui tactique, ainsi que l'a prouvé la campagne des Philippines. Comme la Navy a des avions mais pas assez de pilotes à asseoir dedans, elle décide de faire appel à ceux des *Marines* qui se morfondent dans les îles lointaines dont les cieux ont été désertés par l'aviation japonaise. Cinq porte-avions d'escadre sont donc armés avec des CVG mixtes, comportant des unités de chasse de l'USN (VF) sur F6F et des unités de chasse-bombardement de l'USMC (VMF) sur F4U-1D. La Navy conserve sa confiance au Hellcat pour la supériorité aérienne, ce qui n'empêchera pas les VMF de réaliser quelques beaux « cartons ».
Il y a cependant une exception : la VF-84 monte à bord du *Bunker Hill* (CV-17) avec 36 F4U-1D le 24 janvier 1945 – elle sera donc la deuxième escadrille de l'US Navy opérationnelle sur Corsair [1]. Comme par hasard, son commandement est confié au *Lieutenant Commander* Roger R. Hedrick, ancien officer exécutif de la VF-17 The Jolly Rogers, déjà titulaire de 9 victoires ; comme par hasard, c'est sur le *Bunker Hill* que la VF-17 aurait dû effectuer son tour d'opérations au lieu d'être débarquée à Guadalcanal !
N'étant plus opposée à faire monter le Corsair sur ses porte-avions, à partir de mars 1945, douze escadrilles sont formées ou reformées sur F4U-1C, F4U-1D et F4U-4 – mais toujours dans le rôle d'appui-feu.
À partir du 1er janvier 1945, les VF, dont les effectifs ont été portés à 72/73 avions et 95/110 pilotes, sont scindées en deux

Gunner, un terrier de Boston, mascotte de la VF-11, dans les bras du *Lieutenant (jg)* H. Blake Moranville, lui-même dans ceux de Morphée à bord du *Hornet* en janvier 1945.

Ce n'est pas le « Jake » abattu par les frères Donnelly, mais nous n'avons pas résisté à vous offrir ce cliché dramatique des derniers instants de cet Aichi E13A1, dont le mitrailleur semble avoir été tué ; il porte encore sa bombe. En 1945, la 936e *Kôkûtai* était basée en Indochine.

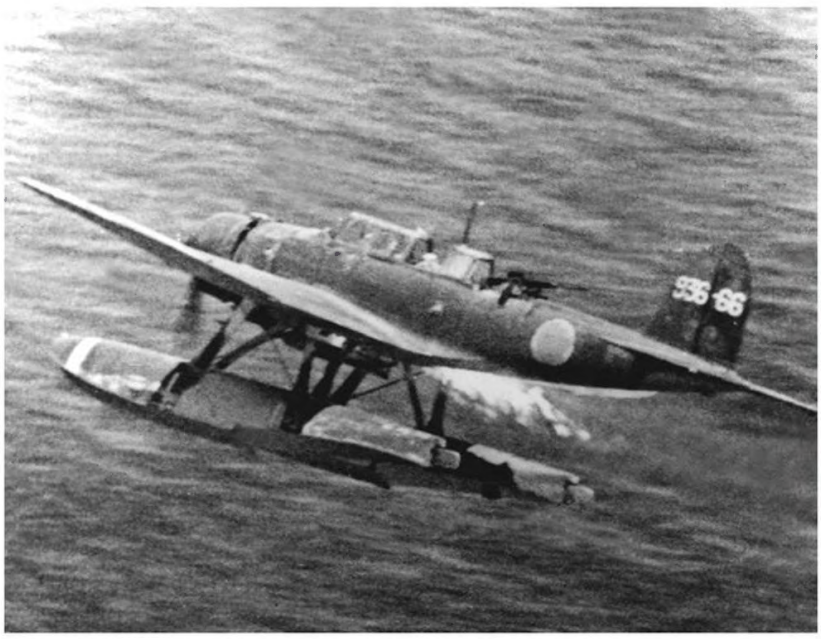
[1] Si l'on veut bien faire exception des trois F4U-2 de la VF(N)-101 – voir plus haut.

Un F4U-1D de la VF-84 attend le signal pour s'élancer depuis le *Bunker Hill* en mai 1945. Quelques jours plus tard, le porte-avions sera victime de deux kamikazes, ce qui mettra un terme prématuré au tour d'opérations du *Fighting Eighty-four*.

entités distinctes : une VF (qui conserve son *Skipper*) et une VBF (généralement sous les ordres de l'officier exécutif de l'ancienne VF). Leurs missions et leur matériel resteront identiques, quoique certaines VBF seront créées sur F4U.

12 janvier 1945
Raid sur Saigon

Laissant la TF 77 (Kinkaid) couvrir les débarquements dans le golfe de Lingayen, la TF 38 (*Vice Admiral* John S. McCain) s'engage en mer de Chine méridionale pour couper les lignes d'approvisionnement japonaises. Après des raids sur Formose et les îles avoisinantes (9 janvier), la TF 38 lance ses premières attaques sur l'Indochine (12 janvier).



La VF-3 fait face à une tentative d'interception japonaise, revendiquant 11 victoires. La VF-11 revient bredouille, mais moins un pilote : le *Lieutenant (jg)* H. Blake Moranville a été touché par la DCA de Tan Son Nhut ; il espère pouvoir atteindre la mer, mais son moteur le lâche, et il doit effectuer un atterrissage sur le ventre dans une rizière. Titulaire de six victoires, il est l'un des rares as de l'US Navy à être faits prisonniers et sera le seul à s'évader. Car il tombe entre les mains des autorités françaises en Indochine, peut-être plus tout à fait vichystes (on est en janvier 1945), quoique... mais surtout terrorisées à l'idée de froisser les Japonais, qui occupent une bonne partie du territoire. Il est enfermé dans une geôle à Hanoi jusqu'au coup de force nippon du 9 mars. Des éléments de la Légion étrangère le libèrent, lui et quelques autres aviateurs américains détenus par les Vichystes (pardon ! les autorités françaises), et commence alors une marche forcée de 500 km jusqu'à Diên Biên Phu, qui va durer treize jours dans le mauvais temps et sous la menace permanente d'embuscades. Sa petite colonne d'évadés est recueillie par les troupes américaines le 28 mars. Il sera exfiltré par avion jusqu'à Kunming (Chine) et regagnera le *Hornet* en juillet, mais il se contentera désormais de garder le chien !

Un autre événement rare se déroule le même jour, plusieurs centaines de kilomètres plus à l'est, au large de Mindoro (Philippines). Deux FM-2 de la VC-11 du *Nehenta Bay* (CVE-74) se partagent un « Jake ». Quoi de plus banal, direz-vous ? Rien, en effet, sauf que les deux pilotes victorieux sont frères et que c'est, sauf erreur de notre part, la seule victoire commune à deux membres d'une même famille de toute la guerre : les *Lieutenants (jg)* Alton S. et Grant L. Donnelly. Ce sera la seule et unique de leur unité.

16 février 1945
Objectif Chiba

La TF 38, rebaptisée TF 58, quitte Ulithi à destination du Japon le 10 février dans le cadre de l'opération « Jamboree ». Ce ne sont pas moins de onze porte-avions d'escadre et cinq porte-avions légers, répartis en cinq *Task Groups*, dont un (TG 58.5 : *Enterprise* et *Saratoga*) est réservé aux opérations nocturnes, qui se présentent à 125 milles au sud-est de Tokyo le 16 février. Les objectifs impartis sont les principaux aérodromes de la préfecture de Chiba, sur la rive Est de la baie de Tokyo, et en particulier Katori, Imba, Matsudo, Kisarazu et Mobara.

Si la quantité est impressionnante, la qualité l'est un peu moins ; en effet, sept CV et trois CVL étrennent un nouveau *Combat Air Group* dont c'est le baptême du feu. Bien que la VF-80 ne fasse pourtant pas partie des « new kids on the block », puisqu'elle a commencé les opérations le 2 novembre 1944, le rapport de l'ACIO du *Hancock* laisse filtrer une certaine appréhension : « Malgré le fait que les services de renseignements avaient fourni des informations très précises sur l'état de l'aviation jap, les spéculations allaient bon train parmi les membres de l'*Air Group* 80 à propos de la quantité et de la qualité de l'opposition qu'ils allaient rencontrer au-dessus du Japon. Les discussions tournaient autour de la capacité et de la détermination des Japs à protéger leur empereur. Une certaine inquiétude régnait au sein des équipages quant aux réponses à ces questions pertinentes. »

Voir des monomoteurs venir si près de la capitale de leur empire est pour les Japonais un camouflet bien pire que la campagne de bombardement des B-29. Armée et Marine envoient combattre tout ce qu'elles ont sous la main.

C'est un véritable show aérien, digne des plus beaux meetings d'avant-guerre, qu'elles offrent aux Américains, puisque ceux-ci ne revendiqueront pas moins de 270 avions de 21 types différents, allant des plus anciens (« Claude », « Nate ») aux plus récents (« Frank », « George ») en passant par tout un assortiment de bimoteurs (« Nick », « Irving ») et même des hydravions (« Rufe », « Pete »).

Les chasseurs des CVL étant réservés aux CAP, ce sont ceux des *Fleet Carriers* qui supportent la majeure partie des combats. Parmi les unités les plus performantes, on peut citer les :

- VF-3 (*Yorktown*) : 18 victoires
- VF-9 (*Lexington*) : 25 victoires
- VF-45 (*San Jacinto*) : 28 victoires
- VF-80 (*Hancock*) : 72 victoires

Comme il ne nous est pas possible de suivre toutes les unités engagées, nous allons braquer nos projecteurs sur la plus efficace : le *Fighting Eighty* du *Lieutenant Commander* Leroy W. J. Keith.

Sa première mission voit 12 F6F-5 s'envoler à 07h45 en direction de Katori :

« À environ 50 km de la côte de Honshû, le premier avion ennemi a été repéré. Le Lt.Comdr. Keith a aperçu un monomoteur volant vers le nord à deux heures, à une distance de 8 à 10 km. Il a immédiatement effectué un virage à droite, poussé la manette des gaz et entamé la poursuite. La meute de la VF-80 a chargé le "Zeke" sans méfiance à grande vitesse. Les obus du Lt.Comdr. Keith l'ont frappé en premier. Le Nip a fumé, puis a pris feu et est parti en abattée à la verticale jusqu'à l'eau en quelques secondes. C'était le premier round. La glace était rompue, et la tension s'était quelque peu relâchée. »

Quelques minutes plus tard, la « meute » assaille Katori et « plonge sur les Japs stupéfaits, largue ses roquettes et mitraille tout ce qui se trouve sur son passage. [...] Dix roquettes ont pénétré à l'intérieur des hangars sur le côté Ouest du terrain, et la douzaine de bimoteurs parqués devant ont été largement aspergés. [...] La séquence des événements à partir de là et jusqu'au regroupement est difficile à retracer. Il y a eu fort à faire avec un grand nombre d'avions japs. Ils arrivaient de toutes les directions et à toutes les altitudes. Pendant l'heure qui a suivi, au moins vingt-neuf défenseurs de Hiro Hito sont allés rejoindre leurs ancêtres, et beaucoup d'autres ont été blessés ou écœurés. Les "boulettes de viande" [2] étaient partout et elles ont passé un sale moment ».

Après avoir quitté Katori, la VF-80 rejoint deux *Air Groups* formant un large cercle Lufbery : « De temps en temps, Keith et ses poussins [*sic*] rompaient le cercle pour ferrailler avec des "Nate", "Zeke", "Oscar", "Val" et "Tojo" volant seuls ou en formation lâche de 300 à 1 200 m. Après une passe ou deux, ils reprenaient leur place pour assurer protection et altitude et cherchaient ensuite de nouveaux partenaires de jeu. »

Au retour au *Hancock*, Keith et ses « poussins » revendiquent 25 victoires... sans la moindre éraflure à la peinture de leurs Hellcat ! Le CAG, déjà titulaire d'une demi-victoire, devient « Ace in a Day » avec deux « Oscar », un « Nate », un « Zeke » et un « Val » ; ce sera son score final. Le *Lieutenant (jg)* Daniel A. Carmichael Jr. était déjà as, mais il rajoute trois succès à son palmarès (9 précédemment remportés avec la VF-2), qu'il complétera d'un treizième et dernier le lendemain. C'est également le cas du *Lieutenant* William C. Edwards Jr. qui, avec 5 chasseurs ennemis, porte son total à 7,5.

La deuxième mission, lancée à 08h30, consiste en un « sweep » de 14 F6F-5 menés par le CAG en personne, le *Lieutenant Commander* Albert O. Vorse Jr., visant « le terrain de Mobara comme cible terrestre primaire, mais avec le souhait le plus cher de rencontrer et détruire beaucoup d'avions japs dans le ciel. La réalité, cependant, a été décevante. Seuls 25 à 30 Japs ont pu être aperçus en vol et ils semblaient pour la plupart être plus intéressés par sauver leur peau que la patrie ».

▲ « Pat » Fleming (à gauche) et « Zeke » Cormier (à droite), deux as de la VF-80. Lors de la scission de leur escadrille, le 10 janvier 1945, tous les deux passeront à la VBF-80 avec leur F5F-5 ; Fleming ajoutera 9 victoires avec sa nouvelle unité et Cormier 3, toutes obtenues les 16 et 17 février 1945.

Néanmoins, 13 nouvelles victoires sont revendiquées, dont trois par Vorse « en une seule passe » et trois (dont deux « demies ») par le *Lieutenant* John W. Fair (total final : 4 vict.). Seuls deux avions sont légèrement endommagés. « Pour résumer cette action, les Japs ont apparu complètement désorganisés et démoralisés. Les quelques passes ont été effectuées individuellement et sans conviction. Le principal objectif des pilotes japs paraissait être de se tenir à distance de nos F6F. »

La troisième mission (09h15 – 12h30) ne donne aucun résultat.

La quatrième (10h45 – 15h00) s'avère plus fructueuse (14 victoires), mais plus coûteuse (deux pilotes portés disparus et un avion endommagé). Douze appareils confiés au *Lieutenant* Robert M. Bell, accompagnés par 12 de la VF-9 et 8 de la VF-45, s'en prennent à Kisarazu. Cette fois, les Japonais, une cinquantaine, se montrent plus entreprenants. Le *Lieutenant* Alexander L. Anderson revendique deux « Oscar », un « Zeke », un « Tony » et un « Tojo » – il franchit le cap fatidique des cinq victoires (total final : 5,5 vict.).

La cinquième (12h15 – 15h45), composée de 10 Hellcat, attaque successivement Mobara et Imba. Elle est conduite par le grand as du *Fighting Eighty*, le *Lieutenant* Patrick D. Fleming (10 vict.). C'est l'occasion pour lui d'améliorer son score et pour les *Lieutenant* Richard L. Cormier et *Ensign* Elbert W. Parrish de devenir as. Un F6F est légèrement endommagé. Après l'attaque de Mobara, « le Lt. Fleming a alors repéré plusieurs "Zeke" au-dessus au nord de l'aérodrome et a conduit sa division vers eux. Les rattrapant juste à la base des nuages à 2 700 m, le Lt. Fleming en a enflammé deux presque instantanément par des rafales plein arrière et en a ensuite poursuivi deux autres jusqu'à 15 m d'altitude avant de les faire exploser ».

Le compte rendu de combat mentionne quatre victoires confirmées et un probable pour Fleming, mais Frank Olynyk lui donne cinq confirmées [3]. Cormier réussit

[2] *Meatball* : surnom donné aux cocardes japonaises.

[3] *Op. cit.* Étant donné le sérieux des recherches de F. Olynyk, nous nous référerons à ce nombre.

un triplé et « booste » son palmarès à 8, tandis que « l'Oscar » et les 3 « Zeke » de Parrish l'amènent à un total de 6 ; l'un comme l'autre en resteront là.
La dernière mission de la journée apporte quatre derniers succès à la VF-80. On en arrive à un total de 72 victoires pour la perte de trois pilotes portés disparus.
Le 16 février 1945 marque le retour aux affaires des Corsair de la Navy, même si le début est timide (6 vict.).
Sans vouloir passer tout en revue, il est difficile de ne pas mentionner la performance du *Commander* Gordon E. Schecter, *Skipper* de la VF-45, et de l'*Ensign* Robert R. Kidwell (de la même escadrille), tous deux « as instantanés ».

17 février 1945
Un goût de revenez-y

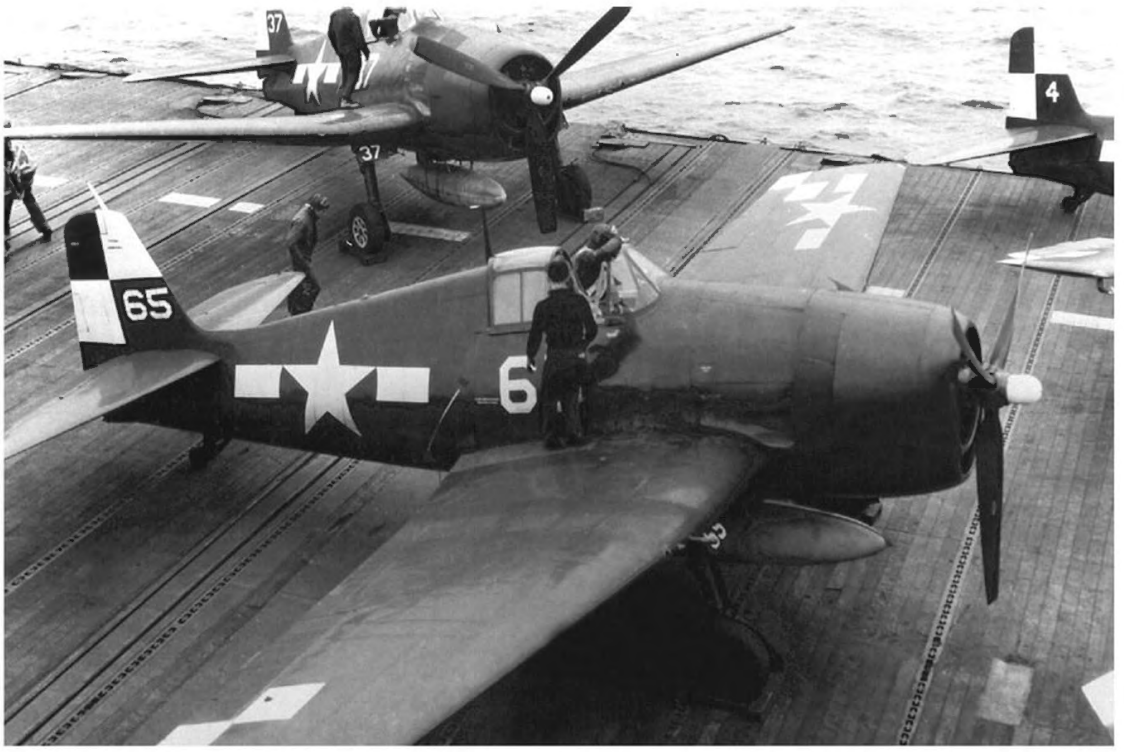
La TF 58 passe une seconde couche le lendemain, mais les pilotes japonais semblent avoir « la gueule de bois », car ils restent discrets et peu agressifs. La démonstration de force de la veille leur a probablement porté un rude coup au moral. « Seulement » 75 victoires sont revendiquées.
« Pat » Fleming clôture sa liste personnelle par quatre « Nate » ; avec 19 victoires, il se classera quatrième ex æquo avec Alex Vraciu et Cornelius Nooy au palmarès général. Le *Lieutenant (jg)* Hugh V. Sherrill (VF-81) revendique deux « Zeke », un « Tojo » et un « Tony », qui, en s'additionnant au 0,5 « Tojo » de la veille et au « Jill » du 14 décembre 1944, lui font passer la barre des cinq.
Le *Lieutenant* Dean S. Laird devient à son tour as avec un « Tony » et un « Tojo », mais il présente la particularité d'avoir ouvert son palmarès dans l'Atlantique avec le *Ranger* quand, le 4 octobre 1943, il a été crédité d'un tiers de Ju 88 et d'un quart de He 115 au large de la Norvège.

Si les unités les plus aguerries ont tiré leur épingle du jeu, il n'en a pas été de même pour les « rookies ». Ce « big show » aux abords de la capitale de l'Empire du Soleil levant a coûté 88 avions, dont 28 ont été perdus sans action de l'ennemi (accident, panne d'essence, désorientation). Compte tenu des succès de son aviation, tant en l'air (345 victoires) qu'au sol, où plusieurs aérodromes ont été dévastés, il ne fait aucun doute que le *Vice-Admiral* Marc A. Mitscher, ComCarTaskFor1, peut estimer que le jeu en a valu la chandelle.

25 février 1945
Corsair – le retour

La VF-84 participe avec 14 de ses F4U-1D, en compagnie de la VMF-214 de l'*Essex*, à une mission sur l'aérodrome d'Inubosaki (préfecture de Chiba). Tandis que les Corsair des *Marines* passent à l'action, « Rog » Hedrick monte à 1 500 m pour leur servir de couverture haute. Dix « Frank » se présentent, étagés entre 450 et 150 m. Tandis que deux divisions maintiennent leur altitude, les *deux autres piquent sur les intrus* :
« À sa première passe, le Lt. Comdr. Hedrick a détruit l'un des "Frank", l'atteignant au fuselage et à l'emplanture de l'aile sur ses sept heures ; l'avion a pris feu dès les premiers impacts. [...] À sa seconde passe, le Lt. Comdr. Hedrick a détruit un autre "Frank" en le touchant au fuselage et à l'emplanture des ailes par plein arrière. Le "Frank" a explosé, et le Lt. Comdr. Hedrick n'a pas pu éviter de passer à travers les débris enflammés. »
Hedrick revient sur ce combat :
« Lors de l'un de nos raids matinaux sur un aérodrome japonais, mon Corsair a été touché par la DCA. Je ne pouvais maintenir mon taxi en ligne de vol qu'en tenant le manche à deux mains. J'ai découvert par la suite qu'une timonerie des gouvernes et la commande de l'hélice avaient été tordues et je ne pouvais pas réduire la vitesse des pales. C'est alors que j'ai rencontré deux "Frank" et que je les ai abattus, remarquant au passage qu'ils explosaient exactement comme le Zéro.

▼ Ce pilote de la VF-9 a eu chaud aux plumes en appontant sur le *Lexington* le 25 février 1945 ! Le brin a accroché le réservoir ventral, sectionnant les attaches, et au contact du sol, le bidon s'est immédiatement embrasé. Il en sera quitte pour quelques brûlures légères. Aussi curieux que cela puisse paraître, les pilotes de Hellcat ne larguaient que rarement leur réservoir ventral en vol, même en cas de combat ; les capacités de manœuvre de l'appareil n'étaient pas vraiment affectées par cet appendice, dont la présence était pourtant très handicapante sur la plupart des chasseurs.



▶ Les pilotes du CVG-17 du *Hornet* s'installent à bord de leurs F6F-5 avant leur départ en mission en février ou mars 1945. Les Hellcat portent les nouvelles marques d'identification instaurées le 27 janvier 1945. Le « 65 » au premier plan appartenait vraisemblablement à la VBF-17, formée par dédoublement de la VF-17 au début du mois.

◀ Le pont d'envol du *Hornet* avant un départ en mission en février ou mars 1945. Les deux appareils au second rang portent le suffixe « P » à leur code tactique, indiquant qu'il s'agit de F6F-5P de reconnaissance photo ; la VF-17 en avait en effet reçu quatre (ainsi que six F6F-5N).

En fait, l'un d'eux a explosé juste devant moi, et j'ai dû traverser la boule de feu. Je me suis recroquevillé sur moi-même en me demandant où était son foutu moteur, mais je suis passé. Ma dernière victoire a été obtenue peu après. J'ai chopé un autre Zéro, et, après avoir tiré dessus, il a perdu de l'altitude. Je suis passé juste au-dessus de lui et j'ai plongé mon regard dans son habitacle à 5 m de lui. Je ne sais pas pourquoi il n'a pas sauté, peut-être avait-il été blessé. [...] Ce furent mes trois dernières victoires. Par la suite, je n'ai plus eu la moindre occasion d'ouvrir le feu sur quoi que ce soit. »

La VF-84 revendique 9 victoires pour la perte d'un pilote disparu. « Rog » Hedrick finira la guerre avec 12 victoires confirmées – deuxième as sur Corsair, derrière Kepford.

18 – 19 mars 1945 Raids sur Kyûshû

Le 11 mars, la formidable *Task Force* 58 appareille à nouveau en direction du Japon. La Navy a reçu la mission primordiale de neutraliser l'aviation japonaise avant les débarquements sur l'île d'Okinawa (opération « Iceberg »), qui doivent avoir lieu le 1er avril. Comme lors du précédent raid sur le Japon, les sorties vont durer deux jours, les 18 et 19 mars.

Cependant, à l'inverse de ce qui s'est passé en février, l'aviation japonaise réagit violemment et avec détermination, et les porte-avions sont la cible des bombardiers classiques et des kamikazes. Si aucun n'est coulé, cinq sont endommagés à des degrés divers : l'*Enterprise* devra rentrer à Ulithi, et le *Franklin* est définitivement mis hors de combat avec son groupe aérien (VF-5).

Les raids du 18 mars visent en première intention les aérodromes de Kûyshû, l'île la plus méridionale et donc la plus proche d'Okinawa, mais ceux de Honshû et de Shikokû ne sont pas non plus épargnés.

Le matin, la nouvelle VF-17, qui bien qu'ayant conservé le surnom de JOLLY ROGERS, n'a rien à voir avec celle qui a combattu à Guadalcanal – pas même le matériel, puisqu'elle a été rééquipée en F6F-5 et embarquée sur le *Hornet* –, se met en valeur près de Kanoya : 25 victoires. Les grands bénéficiaires sont son *Skipper*, le *Lieutenant Commander* Marshall U. Beebe (5 vict. – total : 10,5), le *Lieutenant* Robert C. Coats (4 vict. – total : 9,33) et le *Lieutenant (jg)* Thomas S. Harris (2 vict. – total : 9). Contrairement à la plupart des autres pilotes du *FitRon*, ce sont trois vieux briscards dont les carnets de vol dépassent les 2 500 heures : si le premier poste de Beebe (VC-39) ne lui a pas permis d'obtenir le moindre succès, Coats et Harris ont ouvert leur palmarès ensemble avec la VF-18 le 11 novembre 1943.

En additionnant les sorties ultérieures et les CAP au-dessus de la TF 58, la VF-17 termine la journée avec 32 avions ennemis dans sa besace.

Sans le savoir, les F4U-1D de la VBF-10 vont ruiner la première mission de l'Ohka, cette bombe volante pilotée par un volontaire de la mort, que les Américains ont baptisée Baka (fou en japonais). En effet, au petit matin du 18 mars, la section K-708 de la 721e *Kôkûtai*, basée à Usa, au nord-est de Kyûshû, prépare 18 G4M2e « Betty »

Grumman F6F-5

Lieutenant James L. Pearce
Fighting Seventeen
USS *Hornet* (CV-12), 18 mars 1945

et autant d'Ohka pour leur première sortie opérationnelle. Le briefing est tenu à 13h30 à la mode japonaise, c'est-à-dire en plein air, tous les équipages alignés face au commandant d'unité. C'est le moment que choisissent les Corsair pour attaquer le terrain : « À 13h00, 8 avions de la VF-10 furent lancés pour un raid sur Usa. Avant que les bombardiers et les torpilleurs eussent pu être lancés à leur tour, le *Task Group* fut l'objet d'un raid aérien ; de ce fait, seuls les 8 REAPERS [GRIM REAPERS – la Faucheuse – était le surnom adopté par la VF-10] accompagnés par 4 chasseurs de la VBF-10 mirent le cap sur l'objectif. Ces avions attaquèrent à la mitrailleuse et à la roquette des avions parqués à l'extérieur et des hangars à Usa, où ils détruisirent 8 bimoteurs et 2 monomoteurs. Un hangar fut incendié par des roquettes. » Les pertes humaines et matérielles à la K-708 sont si importantes que la mission doit être annulée [4].

En tout, 97 victoires sont revendiquées dans la journée. Le lendemain, la moisson est à peine moins bonne : 80 succès. Les unités du *Hornet* se taillent à nouveau la part du lion : 11 avions ennemis pour la VF-17 et 23 pour la VBF-17. Mais cela n'a pas été sans mal, comme l'explique le *Lieutenant* Robert A. Clark [5] :

« En approchant de la base navale de Kure, la radio est devenue un cafouillis incompréhensible de pilotes appelant à l'aide et hurlant des avertissements. J'ai noté à environ 900 m au-dessus de nous un cercle d'avions japs flânant négligemment, mais j'ai vite compris leur petit jeu. Ils avaient formé un cercle Lufbery, très Grande Guerre, et attendaient qu'un Hellcat s'en prenne à l'un des leurs. Alors, ils lui sautaient dessus par paires et l'abattaient avant de reprendre leur place dans le cercle. Cette tactique fonctionnait bien, puisque j'ai vu un Hellcat me frôler en plongeant vers le sol avec son réservoir ventral en feu. Quelqu'un a crié à la radio : *"Largue-le ! Pour l'amour de Dieu, largue-le – tu es en flammes !"* Le ciel était devenu un kaléidoscope flamboyant d'avions incendiés, de cocardes étincelantes et de traçantes. Quatre ou cinq parachutes flottaient tranquillement dans l'air. »

Huit appareils de la VBF-80 manquent à l'appel au retour au *Hornet*.

21 mars 1945
Le tir au pigeon des « Betty »

Vers 14h15, 18 G4M2e « Betty », porteurs chacun d'un Ohka, se présentent à une distance de 80 km de la TF 38. L'escorte devait se composer de 55 A6M5, mais à la suite de nombreux problèmes mécaniques, il n'en reste guère plus de la moitié quand les CAP américaines interceptent la formation. Ces patrouilles se composent de Hellcat des VF-10, VF-17, VBF-17 et VF-30. Aucun « Betty » ne réchappera au massacre, que les pilotes US baptiseront « Betty Turkey Shoot » en référence au fameux « tir au pigeon des Mariannes ».

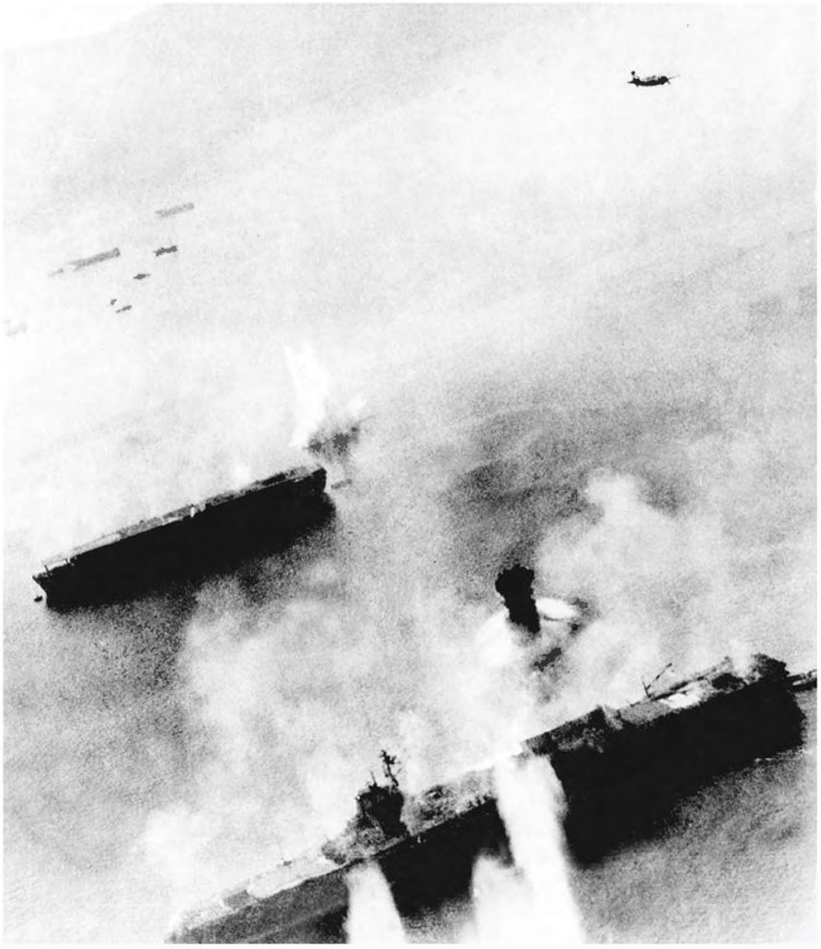
Les VF-17 et VBF-17 de l'USS *Hornet* (CV-12) sont crédités de 17 « Betty » et d'un « Zeke », la VF-10 de 3 « Betty » et la VF-30 de 11 « Zeke » et 10 « Betty », soit une surestimation de 60 % – classique ! Le grand vainqueur du jour est le *Lieutenant (jg)* Henry E. Mitchell Jr. (VF-17), dont le palmarès bondit brutalement à six victoires :

« Quand le signal de l'attaque a été donné à 14h18 (latitude 26-17 N, longitude 134-08 E), nous étions à 4 800 m avec les bombardiers ennemis 600 m plus bas, volant droit sur nous. Aussitôt, j'ai brusquement poussé le manche en avant en direction du dernier avion à droite ; il a craché de la fumée.

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 37.

[5] B. Tillmann – *Op. cit.*

▼ Deux porte-avions japonais en mauvaise posture dans la rade de Kure le 19 mars 1945 : au premier plan, le *Katsuragi* et, derrière, le *Kaiyô*. En fait, aucun des deux ne présentait une véritable menace : le premier parce qu'il n'a jamais embarqué son groupe aérien, et le second parce qu'il servait de transport et de porte-avions d'entraînement. Ils seront ravagés par les raids du mois de juillet.



J'ai repris un peu d'altitude et suis revenu dessus. Il s'est enflammé à l'emplanture de l'aile droite, a quitté la formation et est brutalement tombé en flammes. J'ai ensuite poursuivi un deuxième "Betty", me rapprochant dans ses six heures au même niveau. J'ai tiré jusqu'à ce que le mitrailleur arrière se taise, puis j'ai visé l'aile droite, où mes balles ont fait exploser un réservoir à l'extérieur du moteur, entraînant la rupture de l'aile droite. J'ai dû vigoureusement tirer sur le manche pour éviter les débris qui volaient dans tous les sens. J'ai effectué un total de 12 attaques, descendant 4 bombardiers en flammes. Après ma quatrième attaque, les bombardiers, forcés de descendre à 2 100-2 400 m, ont fait un 180° pour rentrer à leur base, mais je n'ai pas lâché le morceau. Au cours de ma dernière passe, j'ai chassé un "Betty" au ras de l'eau, mais je suis tombé à court de munitions. J'ai continué la poursuite, dans ses huit heures à moins de 3 m de la surface, espérant l'obliger à faire une fausse manœuvre qui l'amènerait à aller au bain. En arrivant sur lui, j'ai redressé au dernier moment, le frôlant à moins d'un mètre. Le pilote jap a piqué du nez, son aile a heurté une vague, et il s'est écrasé dans l'eau, explosant à l'impact. Je revendique 5 "Betty" détruits. »

La première vraie mission des Ohka s'achève dans un bain de sang.

6 avril 1945
Face au « Chrysanthème flottant »

La conquête d'Okinawa débute le 1er avril (opération « Iceberg ») et s'achèvera officiellement le 23 juin. Pendant les premiers jours, l'aviation nippone reste discrète. Mais, le 6 avril, le Haut commandement japonais déclenche l'opération « Kikusui » (chrysanthème flottant, un nom hautement chargé en symboles), et l'enfer se déchaîne sur la *Task Force* 58. Pas moins de 195 avions divers et variés de la Marine et 160 de l'Armée décollent pour une mission sans retour en compagnie de leur escorte depuis de nombreux terrains de Kyûshû – ce sont près de 700 appareils qui fondent sur les navires américains. L'US Navy dénombrera 22 raids effectués par petits paquets de l'aube à la tombée de la nuit. Cette avalanche de kamikazes ne diminuera fortement que mi-mai afin de préserver hommes et matériel en vue du débarquement des troupes américaines au Japon, qui semble alors inéluctable.

Après avoir consommé leurs meilleurs avions et leurs meilleurs pilotes, les Japonais envoient maintenant tout ce qu'ils ont sous la main – *everything but the kitchen sink*, comme disent les Américains (tout sauf l'évier). Les « matafs » vont rencontrer les appareils les plus improbables sur un champ de bataille, jusqu'à des avions d'entraînement biplans. Ceux qui sont assis aux commandes sont désormais de jeunes recrues, à peine formées, incapables de manœuvrer et encore moins de se défendre – d'autant que certains sont aux commandes d'avions désarmés. Une véritable bénédiction pour les jeunes aviateurs américains brûlant du désir de marcher sur les traces de leurs glorieux anciens – un véritable casse-pipe de stand de foire, qui va se solder par 837 victoires homologuées en 89 jours avec des pertes minimes.

Cependant, l'épuisement tant nerveux que physique engendré par des CAP incessantes au-dessus de la *Task Force*, de l'aube à la tombée du jour, le stress des combats, même si la plupart sont à sens unique, et la dureté des missions au-dessus du territoire ennemi conduisent une partie des pilotes au bord du « burn-out », contraignant les autorités à raccourcir le tour d'opérations de la majorité des *FitRons* à quatre mois.

Pour la seule bataille d'Okinawa (1er avril au 23 juin 1945), une source japonaise [6] cite le nombre de 2 571 sorties, réparties entre 1 637 pour la Marine et 934 pour l'Armée. L'US Navy reconnaît que 239 de ses bâtiments (allant du cuirassé au LST) ont été touchés à des degrés divers. Or, seulement une faible partie d'entre eux ont été directement coulés ou ferraillés ultérieurement. Si l'on rapporte ce nombre à celui des 1 300 navires engagés devant Okinawa, le résultat des attaques spéciales peut être considéré comme

[6] *The Complete History of the Greater Asia War* – T. Hattari – Hara, 1953.

[7] Cf. *Aéro-Journal* n° 37.

dérisoire sur le plan matériel – mais sur le plan psychologique, il a été dévastateur [7].
Pour la première fois depuis octobre 1942, l'aviation de chasse des *Fleet Carriers* est sur la défensive. Elle va réagir de manière brutale à cette menace majeure.
Le 6 avril, tout monomoteur armé de mitrailleuses tirant vers l'avant est mobilisé ; avec 257 victoires revendiquées, cette journée se classe à la quatrième place des combats les plus acharnés pour l'US Navy. Malgré ce bain de sang, les kamikazes ne cesseront de revenir encore et encore pendant 88 longues journées, qui mettront les nerfs des marins à rude épreuve.
Il est évident que, dans le cadre restreint qui nous est imparti, il est difficile d'entrer dans les détails d'une bataille réellement exceptionnelle sur le plan du nombre d'avions engagés et de sorties réalisées, tant du côté américain que japonais. Même en Europe, il n'y a pas eu une opération aérienne qui se soit déroulée avec une telle intensité jour après jour pendant treize semaines d'affilée. Nous devrons donc nous concentrer sur quelques pilotes qui sortent de l'ordinaire – et le premier est « Gene » Valencia. Mais auparavant, signalons la performance de l'*Ensign* Carl C. Foster de la VF-30 (*Belleau Wood*) qui, au cours du même combat, revendique deux « Tojo », un « Zeke » et trois « Val » ; il finira la guerre avec 8,5 victoires.

17 avril 1945
La moisson des « faucheuses »

Au printemps 1945, le *Lieutenant* Eugene A. Valencia est le pilote le plus expérimenté de l'escadrille VF-9, qui a pris place pour son troisième tour à bord du *Lexington* avant d'être transférée sur le *Yorktown* début mars. « Gene » Valencia est présent au *Fighting Nine* depuis février 1943, et ses 10,5 victoires en font l'un de ses grands as. Avec les *Lieutenants (jg)* James B. French, Harris E. Mitchell et Clinton L. Smith, il forme ce qui va devenir la division la plus efficace de toute l'US Navy : le « Valencia's Flying Circus ». Ils ont mis au point une tactique, qu'ils appellent « la faucheuse » et qui consiste à faire attaquer une section (deux appareils) tandis que l'autre lui sert de couverture, puis à échanger les rôles – une sorte de « Thach Weave » améliorée. Les débuts sont encore timides, puisqu'ils n'ont remporté que dix victoires à eux quatre depuis le début du troisième tour de la VF-9, mais la cause est plutôt à chercher du côté de la discrétion de l'aviation japonaise. Cependant, le 17 avril, les « faucheurs » vont être à même de prouver à la fois leur talent et le bien-fondé de leur tactique.
Un peu avant 08h30, Valencia, à la tête de deux divisions de la VF-9 en CAP au-dessus du TG 58.4, est dirigé vers un groupe hostile qui s'approche du nord-est. Valencia en compte 38, qu'il identifie comme étant des « Frank » et des « Zeke ». Toutefois, la probabilité que des avions de l'Armée aient accompagné des appareils de la Navy pour une sortie commune semble nettement moins grande que celle d'une mauvaise identification de la part des aviateurs US ; il est vraisemblable que les « Frank » en question sont plutôt des « George », un chasseur avec lequel ces derniers sont encore peu familiarisés.
Valencia et son ailier, Mitchell, piquent soleil dans le dos sur les intrus et isolent deux « Frank », qui ne les ont pas vus venir. Après avoir descendu le premier, Valencia appelle l'autre section (French et Smith) pour qu'elle attaque selon le schéma prédéfini. La formation japonaise éclate dans tous les sens, et certains appareils se regroupent pour former un cercle défensif. Prenant soin de toujours conserver l'avantage de l'altitude, Valencia et ses équipiers multiplient les attaques soigneusement coordonnées. En dix minutes de combat à sens unique, Valencia revendique six « Frank », French quatre, Mitchell trois et Smith un. « Gene » recevra la *Navy Cross* pour son aptitude au commandement et la prouesse de sa division.

4 mai 1945
L'abattage des « saules »

La journée commence très bien pour l'*Ensign* John Orth : à bord d'un F6F-5N de la VF-9, il revendique trois « Betty » entre 03h45 et 04h55 au sud-est d'Okinawa ; grâce aux deux « Irving » et au « Betty » revendiqués le mois précédent, il devient as.

Le « Valencia's Flying Circus ». De gauche à droite : *Lieutenant* Eugene A. Valencia (23 vict.), *Lieutenant (jg)* Harris E. Mitchell (10 vict.), *Lieutenant (jg)* James B. French (11 vict.) et *Lieutenant (jg)* Clinton L. Smith (6 vict.) – 50 victoires à eux quatre, le compte est bon ! Il est juste dommage que la censure ait caviardé l'insigne de la VF-9 sur les blousons.

Le pont de l'USS *Essex* (CV-9) à Okinawa montre une grande « mixité sociale » : on y voit des F6F-5 de la VF-83 (numérotés à partir de 100), des SB2C-4 de la VB-83 (numérotés à partir de 200) et des F4U-1D de la VBF-83 (numérotés à partir de 150). L'US Navy ayant eu une grande prédilection pour des marques d'identification impossibles à mémoriser, le groupe aérien de l'*Essex* avait adopté un sablier stylisé.

Elle se poursuit par un autre massacre, celui des « Type 93 trainers ». Compte tenu du fait que les pilotes américains n'ont pas brillé par leur qualité de physionomistes, il est difficile de savoir si ces biplans étaient tous des Yokosuka K5Y1 (version à roues) ou K5Y2 (version à flotteurs), baptisés « Willow » (saule) selon la nomenclature mise au point par la *Captain* Frank T. McCoy de l'*Air Technical Intelligence Unit*, bien que l'on sache que des appareils de ce type ont bien été utilisés pour des missions spéciales [8]. Quoi qu'il en soit, ce jour-là, ce sont 22 « Type 93 trainers », dont 5 à flotteurs, qui sont abattus. L'*Ensign* Myron M. Truax de la VF-83 en descend quatre à lui seul, entre un « Val » et un « Oscar » qui traînaient dans le secteur d'Izenajima ; ils viennent s'additionner au « Lily » revendiqué le mois précédent pour en faire un as aux sept victoires.
Cette journée de forte intensité, au cours de laquelle brillent les VF-12 et VF-83, s'achève sur la destruction de 105 avions ennemis.

▲ Un F6F-5N de la VF(N)-90 au printemps 1945. Cette escadrille est créditée de 31 victoires, et son pilote le plus efficace, le *Lieutenant* Owen D. Young, s'arrêtera à 4,5 (toutes remportées le 12 mai).

11 mai – 11 juillet 1945
Vers l'accalmie

À trois jours d'intervalle, le *Bunker Hill* et l'*Enterprise* sont mis hors de combat par les kamikazes. Une double attaque contre le premier, le 11 mai, entraîne la mort de 19 officiers de la VF-84 [9], 6 autres étant blessés ; c'est de plus de la moitié de ses effectifs (54 pilotes au départ, moins les 6 portés disparus au combat) dont l'escadrille est brutalement amputée. Le *Bunker Hill* est renvoyé dans un port de la côte Ouest des USA, tandis que l'escadrille VF-84 est dissoute. Elle sera réarmée le 12 juillet, mais n'aura pas le temps de participer aux dernières opérations. La VF-84 Wolf Gang est créditée de 92 victoires.
L'*Enterprise* doit également rejoindre le *Navy Yard* de Puget Sound (Washington) pour réparation. Son escadrille de chasse de nuit, la VF(N)-90, est débarquée à l'escale d'Ulithi et son personnel rapatrié par bateau au pays ; ses F6F-5N ont été vainqueurs de 31 avions japonais.
Après encore deux grosses journées (11 mai : 68 vict. – 14 mai : 42 vict.), les opérations aériennes ralentissent de manière sensible. En un mois, du 15 mai au 14 juillet, la Navy ne revendique que 47 victoires. La raison en est la raréfaction des missions suicides à partir de la mi-mai (l'Armée n'effectue que 111 sorties en juin et seulement 2 en juillet) et leur cessation dès la fin de la campagne d'Okinawa. Le Haut état-major impérial préserve hommes et machines en vue du combat final sur le sol de la Mère-patrie, qui, pour les raisons que l'on sait, n'aura pas lieu.
Le 13 mai, l'*Ensign* John B. Hoag de la VF-82, dont l'avion a été endommagé en combat, tente de se poser sans volets sur le *Bennington* ; il arrive trop vite et trop haut, s'aplatit sur le pont et glisse jusqu'à l'eau – il sera recueilli sain et sauf par un destroyer. Un accident banal, sauf que… Hoag vient d'abattre un « Frank » et deux « George » au-dessus de l'aérodrome d'Izumi – ce qui fait de lui un as – et que ses cinq victoires ont toutes été obtenues aux commandes d'un F6F-5P de reconnaissance photographique.

[8] Le destroyer USS *Callaghan* (DD-792), le dernier navire coulé par un kamikaze, sera percuté par un K5Y1 le 29 juillet 1945.

[9] Dont les *Lieutenant* Doris C. Freeman et *Lieutenant (jg)* John J. Sargent Jr., tous deux as à la VF-84.

12 – 23 juillet 1945
Renouvellement du cheptel

La situation inédite créée par le phénomène kamikaze a contraint l'état-major de la Navy à rapatrier plus tôt que prévu un certain nombre de groupes aériens usés tant physiquement que nerveusement – et même matériellement –, sans parler de ceux qui ont été mis hors de combat en même temps que leur porte-avions. Quittent ainsi de manière prématurée la scène les :
- VF-9 et VBF-9 (*Yorktown*) : respectivement 130,75 et 51 vict.
- VF-12 (*Randolph*) : 51 vict.
- VF-17 et VBF-17 (*Hornet*) : respectivement 161 et 125 vict.
- VF-46 (*Independence*) : 27,75 vict.
- VF-84 (*Bunker Hill*) : 92 vict.
- VF(N)-90 (*Enterprise*) : 31 vict.

Ces *FitRons* sont remplacés par les :
- VF-88 sur F6F-5 et VBF-88 sur FG-1D (*Yorktown*)
- VF-16 et VBF-16 sur F6F-5 (*Randolph*)
- VF-27 sur F6F-5 (*Independence*).

LE FAUCHEUR

« GENE » VALENCIA

Né à San Francisco le 13 avril 1921, Eugene Anthony Valencia s'engage dans la Navy à l'âge de 20 ans. Il est breveté aviateur avec le grade d'*Ensign* en février 1942. Après un passage comme instructeur à Oakland, il est accepté à la *Carrier Qualification Training Unit* de San Diego et, début février 1943, il est affecté à la VF-9, alors à bord de l'*Essex*. Il termine son premier tour d'opérations fin 1943 avec 3,5 victoires et deux DFC.

Lors de la reformation de la VF-9 en avril 1944, « Gene » met au point sa tactique dite de la « faucheuse » avec sa division, qui sera rapidement surnommée « Valencia's Flying Circus » ; ses quatre pilotes allaient tous devenir as. Le *Fighting Nine* embarque sur le *Lexington* pour son troisième tour en février 1945, puis il est transféré sur le *Yorktown II* début mars.

Le 18 mars 1945, Eugene Valencia est contraint à un bain forcé, car sa crosse, probablement endommagée par la DCA ennemie, est restée coincée. La VF-9 retourne à Hawaii en juin 1945 avant d'être désarmée aux États-Unis peu après.

« Gene » Valencia passe les deux derniers mois de la guerre au bureau des Relations publiques de la Navy et rejoint la *Naval Ordnance Test Station* d'Inyokern (Californie) comme chef de projet et pilote d'essai. De 1948 à 1950, il est officier de lutte anti-sous-marine à la *Fleet Airborne Electronics Training Unit*, puis, jusqu'en 1952, instructeur à la NAS Corpus Christi (Texas).

Il reprend ses études à l'UCLA, et on le retrouve en juin 1953 à la VR-21. Promu *Commander* en juillet 1954, il termine son temps à la VF(AW)-3, où il est officier exécutif ; il quitte la Marine en novembre 1962. Il recevra la *Navy Cross*, la DFC *Gold Stars* et l'*Air Medal* avec 5 *Gold Stars*. Il sera l'un des fondateurs de l'*American Fighter Aces Association*. « Gene » Valencia décède d'une crise cardiaque le 15 septembre 1972.

Son palmarès mentionne 23 victoires, mais l'un de ses ailiers, Jim French, a expliqué avoir vu son leader forcer un avion japonais à s'écraser dans l'eau sans tirer le moindre coup de feu, mais que l'ACIO avait refusé d'homologuer la victoire au prétexte qu'il n'avait pas été « abattu ». ★

Palmarès d'Eugene A. Valencia

11.11.43	1 « Zeke »	Rabaul
	1 « Val »	Au large de Bougainville
	1,5 « Kate »	
29.01.44	1 « Oscar »	Roi-Namur
17.02.44	3 « Zeke »	SO Truk
16.02.45	1 « Tony »	Imba
17.02.45	1 « Oscar »	Entre Mobara et Katori
	1 « Zeke »	
17.04.45	6 « Frank »	E Okinawa
04.05.44	1,5 « Frank »	E Okinawa
	2 « Val »	
11.05.44	1 « Tojo »	O Okinawa
	1 « Oscar »	
	1 chasseur	

◀ Ci-contre : « Gene » Valencia à bord du *Yorktown* en mai 1945.

◣ Page de gauche : Le F6F-3 de « Gene » Valencia début février 1944. On note trois marques de victoires et l'insigne de la VF-9 sous le cockpit.

Grumman F6F-5

Lieutenant Eugene A. Valencia
Fighting Nine
USS *Yorktown II* (CV-10), mai 1945

Cependant, il y a aussi des groupes aériens qui ont été remplacés au terme de leur tour d'opérations normal, comme celui du *Belleau Wood*, où la VF-30 a cédé sa place à la VF-31, et celui du *Bennington*, à bord duquel la VF-1 a succédé à la VF-82.

Si les officiers de l'état-major sont tous des pilotes expérimentés (comme le *Lieutenant Commander* Frederic A. Bardshar au *Fighting Twenty-seven*), la grande majorité de leurs ouailles sont fraîches émoulues des écoles. Cependant, quand un « rookie » arrive sur un porte-avions, il compte au bas mot quelque 350 heures de vol et maîtrise les tactiques de combat, le vol en formation et le travail d'équipe, ce qui contraste fortement avec ses futurs adversaires, dont la moyenne tourne plutôt autour de 150 à 200 et qui n'ont reçu qu'une instruction très basique, faute de carburant et de temps.

De toute façon, le Haut état-major impérial cloue au sol les unités d'élite de son aviation à partir du 15 juillet. Il n'est pas question qu'elles répondent aux provocations des Américains alors que des combats d'une importance autrement plus grande les attendent quand ceux-ci prendront pied sur Kyûshû. Sauf réaction épidermique de quelques commandants de *Sentai* ou de *Kôkûtai*, les pilotes de la Navy opéreront désormais en toute impunité.

13 – 28 juillet 1945
Retour sur le Japon

Redevenue TF 38 le 28 mai, quand Halsey reprend le commandement de la *Third Fleet*, la *Fast Carrier Task Force* se met en route le 1er juillet pour une série de raids sur le Japon. Sont particulièrement visés les derniers navires de la flotte nippone et les aérodromes. Commencée le 13 juillet, cette série de raids, quasi journaliers, se prolonge jusqu'au 30. Les combats aériens sont peu fournis (56 victoires du 24 au 28 juillet), car l'aviation japonaise refuse le combat, mais la moisson au sol est impressionnante : 1 111 avions détruits sur 117 aérodromes ! Quant à ce qui reste de la flotte japonaise, militaire et marchande, elle cesse d'exister.

Un as de la VF-31, le *Lieutenant (jg)* Cornelius N. Nooy, profite de l'aubaine pour clore son palmarès avec quatre « Frank », le portant ainsi à 19. C'est aussi l'occasion ou jamais d'obtenir ce statut ; c'est sans doute ce qu'ont pensé les *Lieutenants* Cleveland L. Null et John W. Bartol de la VF-16. Le premier, déjà titulaire de quatre succès, revendique trois « Frank », tandis que le second obtient juste la

[10] Heure US, moins 6 heures par rapport à l'heure japonaise.

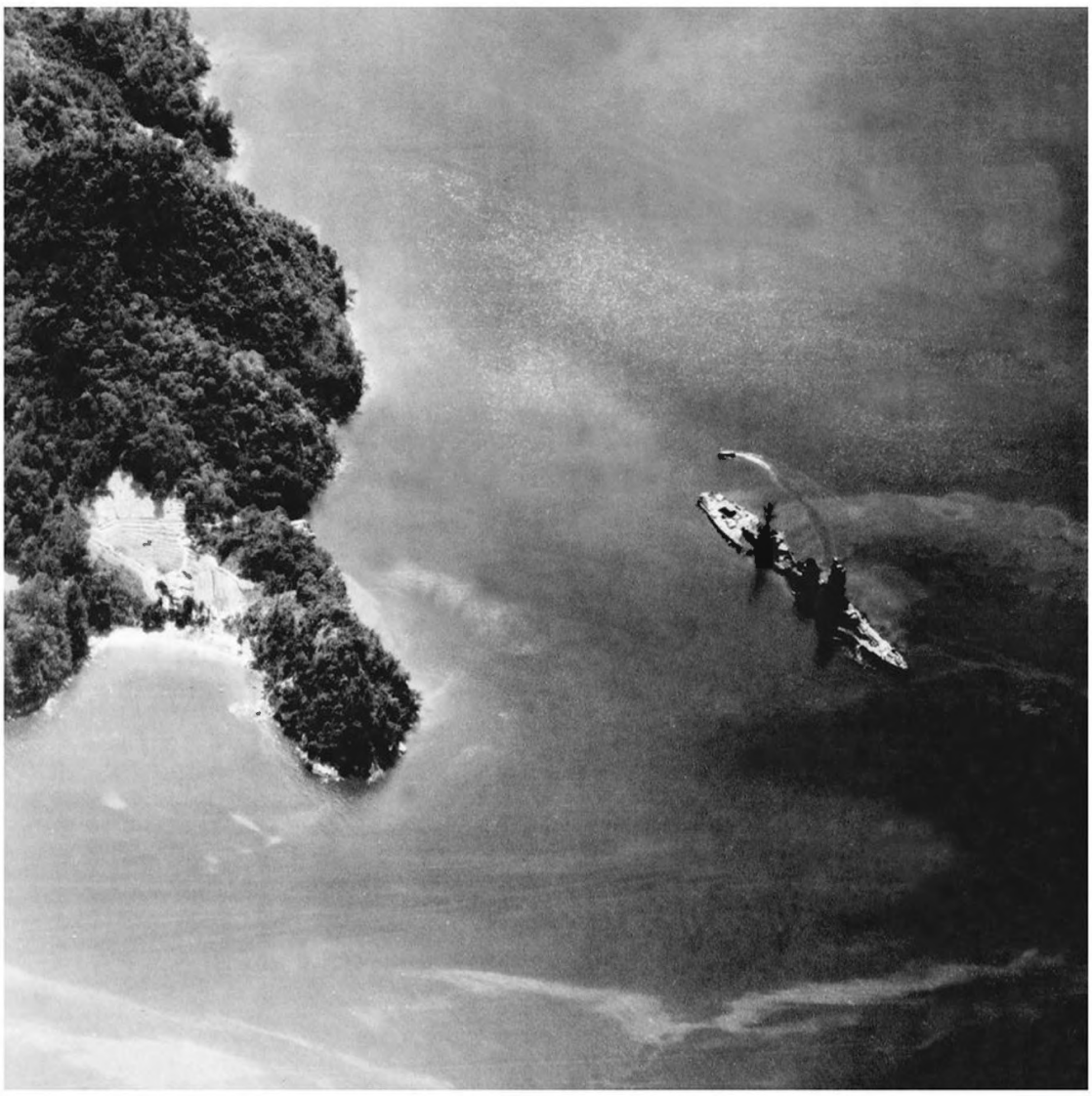
victoire qui lui manquait (un « Frank »). Ce sont les derniers as de l'US Navy.
Le 14 juillet, le *Lieutenant Commander* Richard G. Crommelin, *Skipper* de la VF-88, est tué lors d'une collision avec l'un de ses ailiers au cours d'une mission. Il était né dans une famille de huit enfants, dont les cinq garçons sont tous devenus marins ; l'un de ses frères aînés, Charles, *Commander* et *Skipper* de la VF-12, a trouvé la mort dans des circonstances similaires le 28 mars 1945, alors qu'il opérait temporairement depuis le *Randolph* (il avait reçu la *Navy Cross*). Dans son numéro de janvier 1944, *Time Magazine* avait consacré un article aux cinq frères intitulé *Les Indestructibles* ; la suite a malheureusement prouvé que non.

29 juillet – 15 août 1945
Ultimes victoires

Pendant la première quinzaine d'août, les deux camps se regardent en chiens de faïence : les Américains attendent la reddition, surtout après les deux bombes atomiques, et les Japonais attendent le « grand jour ». Finalement, l'empereur Hiro Hito annonce la capitulation sans condition du Japon dans la matinée du 15 août.
L'US Navy maintient la pression sur les aérodromes et ports japonais, mais d'une manière moins intense. Les combats ne rapportent que 64 victoires, dont celle (sa seule) de l'*Ensign* Clarence A. Moore de la VF-31, qui descend un « Judy » solitaire au large de Kasuura le 15 août à 14h00 [10] – était-ce celui à bord duquel le vice-amiral Ugaki Matome, chef de la Flotte de l'aviation navale, avait choisi de se « suicider » ? Quoi qu'il en soit, c'est l'ultime victoire aérienne de l'US Navy de la guerre du Pacifique.

À la date du 9 août, il faut signaler la tragique disparition du *Lieutenant* William H. Harris Jr. à bord d'un FG-1D de la VBF-83, telle qu'elle est rapportée par le compte rendu de mission :
« Sur la route de l'objectif [Hachinche (?)], à cinq milles du piquet de radar (38-04 N, 143-59 E), l'avion piloté par le Lt. W. H. Harris a été déchiqueté par l'explosion prématurée de sa bombe de 500 kg. Le moteur et des morceaux d'ailes sont tout ce qui a été aperçu après la déflagration. »
Non seulement Harris était un as aux cinq victoires, mais il est le seul à en avoir revendiqué une aux commandes d'un SB2C Helldiver (un « Val » le 11.11.43 avec la VB-17).

Le *Lieutenant Commander* Richard G. Crommelin, commandant le *Fighting Eighty-eight*, pointe le prochain objectif sur une carte. De gauche à droite : *Lieutenant* Howard M. Harrison, *Lieutenant (jg)* Maurice Proctor et *Lieutenant (jg)* Joseph G. Sahloff – on les retrouvera à la date du 15 août 1945. Seul Proctor survivra à la guerre.



Le pont d'envol de l'USS *Randolph* (CV-15) au large d'Ulithi montrant les F6F-5 des VF-16 et VBF-16 (ceux-ci portant les numéros les plus élevés) à l'entraînement en juin 1945 avant leur entrée en action début juillet.

Le cuirassé « hermaphrodite » *Hyûga* est fortement endommagé par plusieurs attaques du 24 au 28 juillet 1945, et son capitaine le fait échouer pour éviter qu'il ne coule.

15 août 1945
Le dernier combat tournoyant de la guerre

À 04h15, six pilotes de la VF-88, placés sous les ordres du *Lieutenant* Howard W. Harrison Jr., s'envolent du *Yorktown* pour une mission de *strafing* sur les aérodromes de Tokahashi et d'Atsugi, au nord-ouest de Tokyo. Le cœur n'y est pas, car, cinq jours plus tôt, les pilotes ont été informés que le Japon a accepté les termes d'une reddition sans condition. Alors que le 15 août, la population américaine fête dans les rues la fin de la guerre, eux se demandent à quoi peut servir ce qu'ils ressentent comme une mission inutile. Maurice Proctor, alors *Lieutenant (jg)*, raconte la suite [11] :

« À 06h45, nous nous préparions à piquer sur le terrain d'Atsugi quand Hardesty a relayé un message du commandant de la flotte : *"À tous les Broncos, cessez le combat et rentrez à la base, la guerre est finie."* Inutile de dire que cette nouvelle nous a fait grimper aux rideaux. On s'est tous lancés dans une sarabande effrénée d'acrobaties pour évacuer la poussée d'adrénaline que cette nouvelle avait engendrée. Nous avons ainsi perdu de précieuses minutes avant de nous remettre en formation. Finalement, nous nous sommes regroupés tous les six et avons mis le cap sur le porte-avions.

« *"Taïaut ! Des 'rats' à 6 heures haut en piqué."* La voix calme, inimitable, de Joe Salhoff nous a ramenés à la réalité. Ce jargon signifiait qu'il y avait tout un tas de chasseurs japonais en train de piquer sur nous dans notre dos. Aucun d'entre nous n'a alors eu l'impression qu'ils venaient pour nous féliciter d'avoir gagné la guerre... En un clin d'œil, nous avons compté une vingtaine d'appareils de trois types différents, des "Zeke" principalement, et nous avons cru aussi reconnaître des "Frank" et des "Jack".

« Comme il était vraisemblable que les Japonais ne savaient pas que la guerre était terminée et que leurs intentions n'avaient rien d'amical, deux solutions s'offraient à nous. La première consistait à piquer à mort dans la crasse et à disparaître. L'autre consistait à faire face et à utiliser notre puissance de feu supérieure pour les disperser. Mais l'ennemi avait déjà bien engagé son attaque, et il était évident qu'il nous aurait rattrapés bien avant que nous ayons atteint les nuages. Comme "Howdy" [Harrison] n'avait pas la réputation de se laisser marcher sur les pieds, il a décidé de faire face. Les six Hellcat ont fait demi-tour, et je suis certain que la même pensée a alors traversé les esprits de chacun d'entre nous : *"Ils sont vingt : cela en fait trois chacun et deux de reste."* En fait, cette petite plaisanterie n'allait faire rire personne.

« À ce moment, nous volions en trois sections de deux appareils et, appliquant à la lettre les consignes défensives de la Navy, nous évoluions à environ 300 m les uns des autres de manière à nous laisser un espace de manœuvre suffisant si l'un d'entre nous était attaqué. Cette tactique permettait aux défenseurs d'ouvrir le feu sur l'assaillant suffisamment tôt pour l'abattre ou au moins le faire dégager. Les défenseurs pouvaient alors reprendre leur cap d'origine ou, sur ordre, effectuer un 180 – le but consistant naturellement à permettre à tout le monde de se retrouver dans le même sens au terme de la manœuvre.

« Les pilotes japonais ont engagé le combat d'une manière qui prouvait qu'ils étaient bien plus chevronnés que ceux que nous avions précédemment rencontrés au-dessus de la flotte. Bien que n'ayant encore jamais personnellement participé au moindre combat aérien, je savais que la plupart des chasseurs japonais, peu blindés, sans réservoirs auto-obturants et généralement armés de deux mitrailleuses de 7,7 et de canons de 20 à tir lent, ne se risqueraient pas à une passe frontale contre des chasseurs embarqués, fortement blindés et armés de six mitrailleuses lourdes capables de placer soixante obus dans le mille toutes les secondes. Avec l'assurance que nous donnait notre puissance de feu supérieure, nous avons foncé dans le tas comme une meute de fauves. La plupart des avions ennemis ont dégagé par la droite ou par la gauche quand nous avons fait face. Un appareil, que j'ai identifié avec plus ou moins de bonheur comme un "Frank", a viré un peu trop tôt et s'est offert à une visée facile à bout portant. J'ai tiré une courte rafale, et l'une de ses ailes s'est détachée avant qu'il tombe en vrille. Mon ailier, Ted Hansen, a également fait exploser dès la première passe ce qu'il a pris pour un autre "Frank".

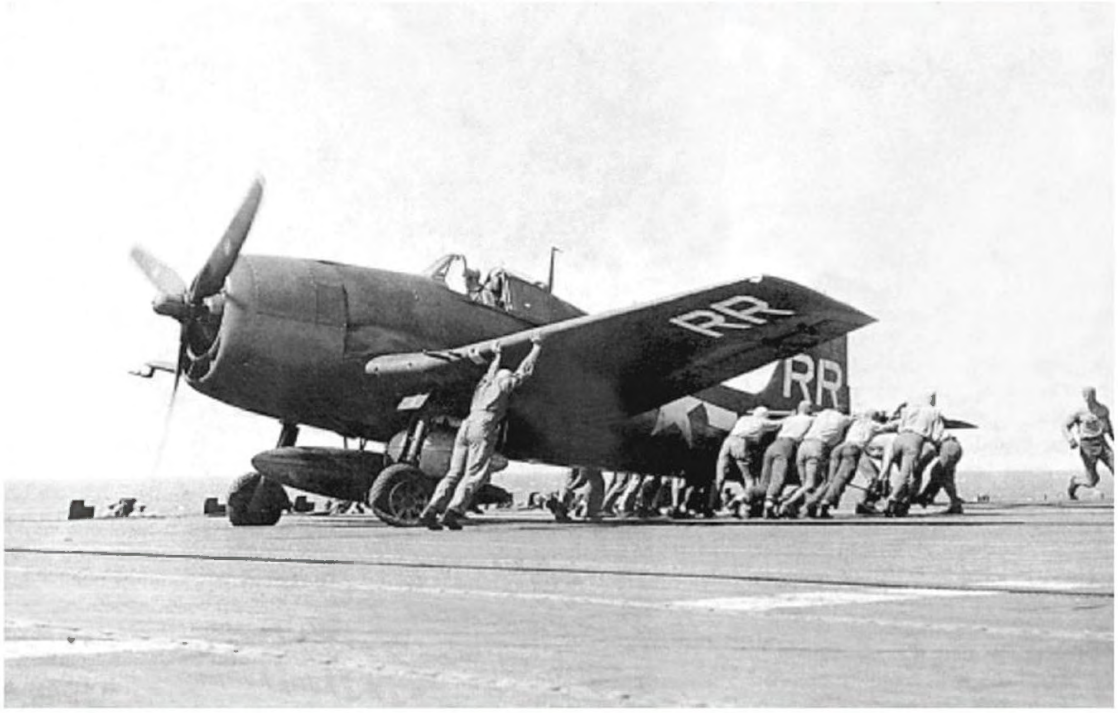
« Nous avions maintenu le contact visuel avec nos équipiers, et Ted et moi avons viré pour voler dans la direction qu'ils venaient de prendre. Dans ce genre de situation, il est difficile de voir tout ce qui se passe, mais plusieurs appareils avaient été abattus dès le début de l'engagement. J'ai bien évidemment pensé qu'il s'agissait d'appareils ennemis. Droit devant nous, un "Jack" arborant un énorme soleil levant sur les flancs tirait comme un possédé sur Joe Sahloff. J'ai "coupé le fromage" et tiré une rafale qui a transformé le Japonais en une gigantesque boule de feu. Le Hellcat de Sahloff fumait, et je lui ai dit de se diriger vers la côte pendant que nous le couvrions. Ted avait attaqué un autre appareil ennemi et traînait un peu en arrière. Un coup de pot ! À peine avais-je relâché le bouton du micro que – boum ! boum ! – des chocs sourds ont secoué mon zinc. Des traçantes m'ont encadré de toute part. J'ai tiré sur le manche comme un malade pour dégager sur la droite, en direction de mon ailier. Ted est arrivé derrière moi et a descendu le "Frank".

« Sept avions ennemis avaient pris pour cible le Hellcat de Sahloff. Dégageant une épaisse fumée, son taxi volait en ligne droite, comme si le pilote était aux prises avec de graves difficultés. Je les ai pris en chasse et ai ouvert le feu dans l'espoir de les faire fuir. Six d'entre eux ont rompu, et le septième a entrepris une manœuvre maladroite qui m'a placé en position idéale. Je l'ai coincé au moment où il entamait un léger virage sur sa gauche. J'ai noté de nombreux coups au but tandis qu'il tentait de se défiler en zigzaguant dans tous les sens. Finalement, une longue flamme a jailli de son capot, et il a piqué droit vers le sol. Je ne l'ai pas suivi, mais je vois mal comment il aurait pu redresser d'un piqué à la verticale à cette altitude.

« Je me suis attardé un peu trop longtemps à observer ma victime et je n'ai pas vu venir le coup. J'ai été encadré par des obus, dont plusieurs m'ont touché. Sans réfléchir, j'ai brutalement basculé sur ma gauche pour retrouver mon ailier, puis sur ma droite. Mais j'ai eu l'impression que j'étais le seul F6F encore présent dans le secteur. Alors, j'ai poussé la manette des gaz à fond, au-delà du cran qui marque le passage au surrégime d'urgence. Nous utilisions rarement cette puissance supplémentaire que nous donnait pour une courte période l'injection directe d'eau dans le carburateur. J'ai mis le cap à l'est, en léger piqué, pensant que j'arriverais facilement à distancer mes poursuivants. Toutefois, ceux-ci bénéficiaient de l'avantage de l'altitude, qui a largement gommé ma surpuissance

[11] Témoignage confié à Steve Blake et Henry Sakaida.

De gauche à droite : les *Lieutenant (jg)* Joseph G. Salhoff, *Lieutenant* Howard M. « Howdy » Harrison et *Lieutenant (jg)* Maurice Proctor. Les deux premiers seront tués dans le dernier combat tournoyant de la guerre du Pacifique. (Photo Proctor, collection H. Sakaida)



Le Grumman F6F-5 « 1 » du *Lieutenant* Malcolm W. Cragle, commandant l'escadrille VF-88, sur le pont du *Yorktown* le 30 juillet 1945. L'appareil porte les nouvelles marques d'identification entrées en vigueur trois jours plus tôt, qui s'avèrent beaucoup plus lisibles que les symboles « G » utilisés auparavant.

temporaire. En quelques secondes, ils m'ont rejoint et secoué à nouveau durement mon pauvre Hellcat déjà bien amoché. Je me suis lancé dans une série d'évolutions que nous appelions "la dérobade" [jinking] et qui consistait à effectuer de violents virages successivement à gauche et à droite à 90° avec un maximum de g pour rendre toute visée impossible. Pour finir, j'ai piqué presque à la verticale.

« À chaque virage, je regardais derrière moi et pouvais apercevoir trois ou quatre avions qui me tiraient dessus sans relâche. Je n'ai pas compté le nombre de zigzags que j'ai dû faire avant d'atteindre les nuages, mais cela a duré, au bas mot, plusieurs heures ! Pendant mon piqué, j'ai été atteint à différentes reprises par des obus de 20. À chaque fois, j'ai eu l'impression de heurter une enclume en plein vol. Le bruit était terrifiant. Après ce qui m'a paru une éternité, j'ai enfin percuté la crasse. Sachant que je devais être assez bas, j'ai tiré sur le manche de toutes mes forces pour redresser. Mes extrémités d'aile crissaient sur les traînées de condensation. J'ai finalement débouché à quelques dizaines de mètres au-dessus de la baie de Tokyo. Aussitôt, j'ai repris de l'altitude pour me cacher derrière les nuages de crainte que les chasseurs ennemis ne m'aient suivi et ne m'attendent pour s'occuper de mon cas. J'ai retrouvé mon calme et ai mis le cap à l'est, en direction de la flotte, tout en évaluant les dégâts. Déjà, je n'avais rien, ce qui m'a beaucoup soulagé. Après uelques minutes de vol, je me suis rendu compte que j'étais toujours pleins gaz et que l'aiguille de ma jauge semblait attirée comme un aimant vers le zéro.

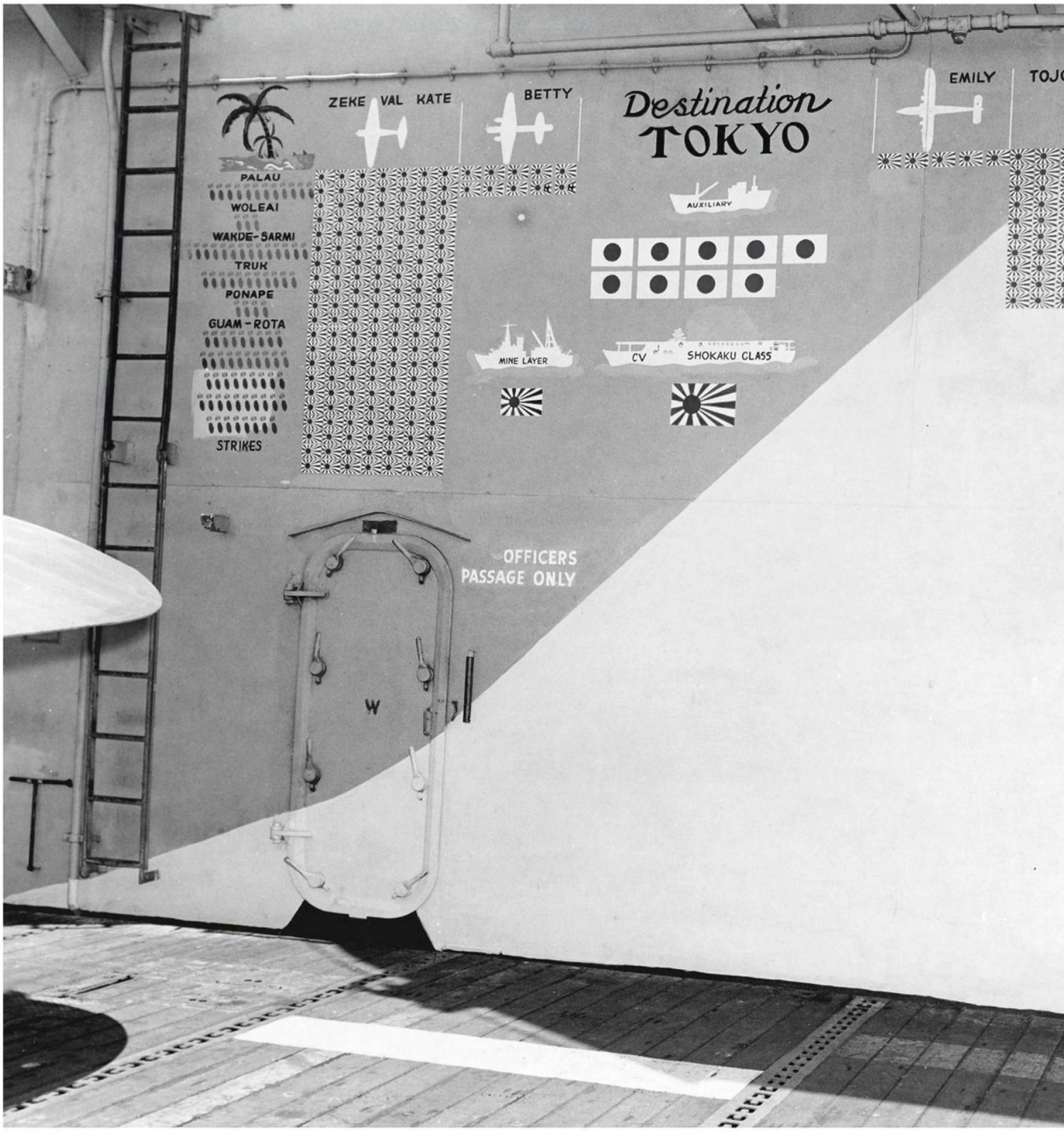
« J'ai commencé à appeler tous les "Broncos", mais seul Ted Hansen a répondu. Nous ne le savions pas encore, mais les autres ne répondraient jamais plus. Les Hellcat de Harrison, Sahloff, Mandeberg et Hobbs faisaient partie des avions que j'avais vu tomber en flammes pendant le combat. Mon avion, curieusement numéroté F88, avait été sérieusement plombé. Pas moins de 28 points d'impact, dont pas mal d'obus de 20, ont été dénombrés. On a même retrouvé un trou de deux centimètres dans une pale de l'hélice. Les ailes ont dû être entièrement changées. »

Les chasseurs japonais impliqués dans ce combat appartenaient pour la plupart à la 302e *Kôkûtai*, basée à Atsugi. Dans la mesure où il est peu probable que les « Frank » de l'Armée impériale aient été engagés aux côtés de chasseurs de la Marine, on peut penser que les pilotes américains ont mal identifié leurs assaillants et que ces « Frank » étaient en fait des « Jack ».

Le *Lieutenant (jg)* Maurice Proctor sera crédité d'un « Jack » et deux « Frank » et ses camarades de six autres victoires. Quatre pilotes américains et un japonais ont été tués – alors que la guerre était finie. ★

Grumann F6F-5

Lieutenant (jg) Maurice Proctor
Fighting Eighty-eight
USS *Yorktown II* (CV-10), 15 août 1945


ZEKE
VAL
KATE
BETTY
Destination
TOKYO
EMILY
PALAU
WOLEAI
WAKDE-SARMI
TRUK
PONAPE
GUAM-ROTA
STRIKES
AUXILIARY
MINE LAYER
CV
SHOKAKU CLASS
OFFICERS
PASSAGE ONLY
W

ÉPILOGUE

L'HEURE EST DÉSORMAIS AUX BILANS ET AUX STATISTIQUES

Si l'Amirauté ne tenait pas un décompte officiel des victoires, sur les porte-avions, c'était un sujet de fierté, et les « pachas » veillaient à tenir scrupuleusement le score de leurs aviateurs. Ici, le tableau de chasse du CVG-2 à bord de l'USS *Hornet* (CV-12) en août 1944.

Les victoires

Selon l'étude réalisée par le *Naval Historical Center* en 1946, les chasseurs de l'US Navy engagés dans la guerre du Pacifique ont revendiqué 6 380 victoires en combat aérien pour la perte de 403 des leurs. Le détail figure en encadré [1].

Les victoires créditées à l'US Navy sur le théâtre d'opérations du Pacifique

Type	Base	Sorties	Victoires	Pertes
F4F	CV	409	294	44
	CVE	13	8	3
	Terre	245	488	56
	Totaux	**667**	**790**	**103**
FM-2	CVE	753	422	13
F6F	CV	4 712	3 574	185
	CVL	1 712	1 282	58
	CVE	158	99	2
	Terre	307	115	23
	Totaux	**6 889**	**5 070**	268
F4U/FG-1	CV	603	360	18
	Terre	215	160	14
	Totaux	**818**	**520**	32
Totaux		8 374	6 380	403

Nous restons néanmoins très circonspects à l'égard de ces chiffres officiels, après que nos récents travaux sur le F4U Corsair nous ont montré de nombreuses distorsions par comparaison avec d'autres sources primaires [2]. Néanmoins, pris dans leurs grandes masses, ces chiffres montrent clairement la prépondérance du Hellcat sur tous les autres chasseurs de la Navy, puisqu'il est responsable de la destruction de près de 80 % des avions japonais mis hors de combat dans le ciel.

Bref, cet exercice ressemble à la définition de la géométrie ou comment raisonner juste sur des figures fausses !

À lire ces pourcentages très flatteurs, il faut bien se garder de penser que la guerre du Pacifique a été à sens unique : aux Américains les victoires, aux Japonais les pertes. Les anciens, qui ont connu les heures chaudes de l'expansionnisme japonais et du début de la reconquête, jusqu'à l'arrivée du Hellcat – et même un peu au-delà –, n'ont pas vraiment partagé cette impression. Il faut attendre que le Haut état-major impérial et Yamamoto aient consumé la fine fleur de leur Aéronavale dans des opérations perdues d'avance à Guadalcanal et Rabaul pour que le pendule reparte dans l'autre sens. Midway a creusé la tombe de l'aviation de la Marine impériale, Guadalcanal l'a refermée. Celle-ci va désormais se trouver prise dans un double effet de ciseau :

[1] Pour notre part, en additionnant les victoires créditées à chaque unité (voir annexe), nous sommes parvenus au total de 6 455,5 – mais on ne va pas chipoter pour 75,5 victoires !

[2] Et pas uniquement concernant le F4U. Quand ces statistiques ne trouvent que 70 avions embarqués détruits par l'action de l'ennemi en 1942, on se demande ce qui s'est passé dans la mer de Corail et à Midway ! Fermez la parenthèse.

◀ Des membres de la VF-16 posent pour la traditionnelle photo de famille sur le pont du *Lexington* au printemps 1944. On reconnaît le *Lieutenant (jg)* Alexander Vraciu (rangée du centre, deuxième en partant de la droite), qui, ne voulant pas être renvoyé aux USA avec la VF-6 après que l'*Intrepid* a été torpillé, le 17 février 1944, a demandé à être immédiatement affecté à une autre unité combattante. L'avion en arrière-plan est probablement le BuAer 40127 du grand as (perdu le 23 mars), mais les trois victoires ne peuvent s'expliquer que s'il s'agit de succès remportés par différents pilotes à son bord, Vraciu étant passé directement de deux à cinq.

– son Zéro n'est plus « l'arme fatale » ; le A6M3 (« Hamp ») souffre d'une surcharge pondérale que ne parviennent pas à compenser les quelques chevaux supplémentaires de son nouveau moteur – avec le A6M5 (« Zeke 52 »), ce sera encore pire ! Et toujours sans blindage… alors qu'arrive le F6F-3 Hellcat, beaucoup plus puissant et encaissant aussi bien les coups que son prédécesseur, voire mieux ;
– tandis que les jeunes recrues, dont l'instruction a été contingentée, tentent de remplacer leurs glorieux aînés trop tôt arrachés à l'affection des leurs dans des combats sans lendemain, les Américains arrivent avec leurs propres « rookies », beaucoup mieux formés et menés au combat par des cadres expérimentés. Sans compter la montée en puissance des *Task Forces* face à une aviation embarquée réduite au minimum syndical après la débâcle de Midway.

Ayant déjà eu l'occasion d'exprimer nos doutes quant à la réalité des scores enregistrés au cours de différents combats, nous n'insisterons pas sur ce sujet. De toute façon, il est hors de question pour nous de remettre en cause la bonne foi des pilotes – nous avons déjà expliqué pourquoi.

Les as

Nous avons personnellement recensé 357 as ayant obtenu au moins 5 victoires confirmées à bord d'un chasseur (voir liste en annexe) [3]. Leur répartition dans le temps permet de suivre l'évolution de la guerre dans le Pacifique – les succès augmentant au fil du déplacement des opérations vers l'ouest. ★

[3] Certains auteurs citent le chiffre de 371, mais beaucoup ont retenu les « presque as », comme, par exemple, Thomas S. Sedaker, titulaire de 4,83 victoires, ou ceux qui ont longtemps été listés sur la seule foi de leurs déclarations. Nous nous en sommes tenus à la stricte application de la règle des 5 victoires homologuées.

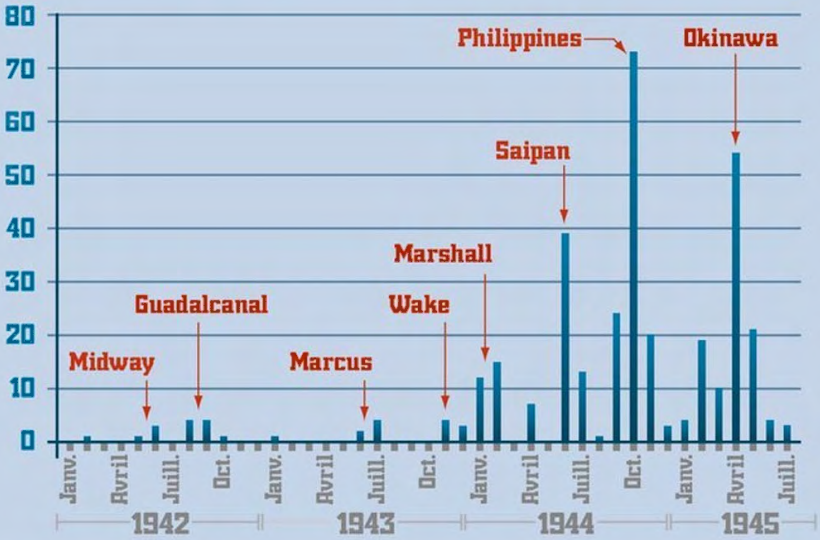
RÉPARTITION MENSUELLE DE LA DATE D'OBTENTION DE LA 5E VICTOIRE

Sans surprise, c'est en 1942 et en 1943 que les nouveaux as sont les moins nombreux : respectivement 16 et 14. Le léger fléchissement la seconde année peut sembler étonnant, mais les combats aériens se déroulent alors essentiellement sur le continent asiatique (CBI), en Nouvelle-Guinée et dans les Salomon, où les forces aériennes US se reposent essentiellement sur l'USAAF et l'USMC.

Le passage à l'offensive de la Navy, que l'on sent très bien se dessiner au second semestre de 1943 et surtout à la fin de cette même année, prépare les grandes bagarres de l'été (Mariannes) et de l'automne (Philippines) 1944. Le « Great Marianas Turkey Shoot » ressemble à s'y méprendre à la « Big Week » de la *Eighth Air Force*, où le P-51 Mustang a brisé les reins de la Luftwaffe. Le Hellcat assoit alors définitivement sa suprématie aérienne sur le Pacifique : 73 pilotes sont couronnés as en octobre 1944 – soit autant que de février 1942 à avril 1944 ! Au cours de l'année 1944, 212 petits nouveaux sont venus jouer dans la cour des grands – et pas des moindres, car beaucoup figureront en tête du palmarès final.

Les 115 derniers reçoivent la consécration lors des sept premiers mois de l'année 1945, dont près de la moitié (54) en avril : ce qui correspond au pic des opérations kamikazes contre Okinawa.

Même si le différentiel de qualité entre les pilotes des deux bords n'a fait que s'accentuer au fil des mois à partir de la fin 1943, 28 de ces 357 as n'ont pas vécu assez longtemps pour assister à la capitulation du Japon. Certes, on est loin des taux de pertes de la *Eighth Air Force* en Europe ou de ceux de la *Fifth* dans le Pacifique Sud-Ouest, mais il ne faut pas imaginer qu'embarquer à bord de l'un de ces « toits plats » pour une croisière au large de destinations touristiques paradisiaques constituait pour autant une assurance-vie. ★



Liste des 50 premiers as de l'US Navy

Grade et nom	Total	Unité[s]	Date 5e	Observations
Cdr David McCampbell	34	VF-15	19.06.44	
Lt Cecil E. Harris	23	VF-27/VF-18	13.04.44	
Lt Eugene A. Valencia	23	VF-9	17.02.44	
Lt Patrick D. Fleming	19	VF-80/VBF-80	14.12.44	
Lt(jg) Cornelius N. Nooy	19	VF-31	04.07.44	
Lt(jg) Alexander Vraciu	19	VF-6/VF-16	29.01.44	
Lt(jg) Douglas Baker	16,33	VF-20	15.10.44	† 14.12.44
Lt Charles R. Stimpson	16	VF-11	06.07.43	
Lt(jg) Ira C. Kepford	16	VF-17	27.01.44	
Lt John L. Wirth	14	VF-31	19.06.44	† 13.04.45
Lt(jg) Arthur R. Hawkins	14	VF-31	08.07.44	
LtCdr George C. Duncan	13,5	VF-15	12.09.44	
LtCdr Elbert S. McCuskey	13,5	VF-3/VF-8	04.06.42	
Lt John R. Strane	13	VF-15	23.06.44	
Lt(jg) Daniel A. Carmichael Jr.	13	VF-2/VBF-12	19.06.44	
Lt(jg) Roy W. Rushing	13	VF-15	13.09.44	
Lt(jg) Wendell V. Twelves	13	VF-15	13.09.44	
Lt James A. Shirley	12,5	VF-27	21.09.44	
LtCdr Roger R. Hedrick	12	VF-17/VF-84	28.01.44	
Lt William J. Masoner Jr.	12	VF-11/VF-12	12.10.44	
Lt Hamilton McWhorter III	12	VF-9/VF-12	19.11.43	
Lt(jg) Philip L. Kirkwood	12	VF-10	29.03.45	
Lt Clement M. Craig	11,75	VF-22	16.10.44	
LtCdr Albert O. Vorse Jr.	11,5	VF-3/-2/-6/-80	24.08.42	
Lt(jg) George R. Carr	11,5	VF-15	19.06.44	

Grade et nom	Total	Unité[s]	Date 5e	Observations
Cdr William A. Dean	11	VF-2	19.06.44	
LtCdr John T. Blackburn	11	VF-17	26.01.44	
Lt Harvey P. Picken	11	VF-18	21.09.44	
Lt(jg) James B. French	11	VF-9	17.04.45	
Lt(jg) Donald E. Runyon	11	VF-6/VF-18	24.08.42	
Lt(jg) John C. C. Symmes	11	VF-21/VF-15	25.07.43	
Ens James V. Reber Jr.	11	VF-30	21.03.45	
LtCdr Marshall U. Beebe	10,5	VF-17	18.03.45	
Lt Carl Allen Brown Jr.	10,5	VF-27	12.10.44	
Lt(jg) Robert E. Murray	10,33	VF-29	16.10.44	
Lt Stanley W. Vejtasa	10,25	VS-5/VF-10	26.10.42	
LtCdr Leonard J. Check	10	VF-7	29.10.44	† 04.01.45
Lt Thaddeus T. Coleman Jr.	10	VF-6/VF-83	03.04.45	
Lt Thomas H. Reidy	10	VBF-83	15.04.45	
Lt Richard E. Stambook	10	VF-27	19.06.44	
Lt James S. Stewart	10	VF-31	13.09.44	
Lt(jg) Charles M. Mallory	10	VF-18	21.09.44	
Lt(jg) Harris E. Mitchell	10	VF-9	17.04.45	
Lt(jg) Arthur Singer Jr.	10	VF-15	12.09.44	
Lt(jg) John M. Smith	10	VF-17/VF-84	28.04.45	
Lt James S. Swope	9,66	VF-11	18.10.44	
Lt Ralph E. Elliott Jr.	9,5	VC-27	25.10.44	
Lt William E. Henry	9,5	VF(N)-41	15.10.44	
Lt Robert H. Jennings	9,5	VF-72/VF-82	06.04.45	
Lt Robert C. Coats	9,33	VF-18/VF-17	18.03.45	

Le palmarès des unités

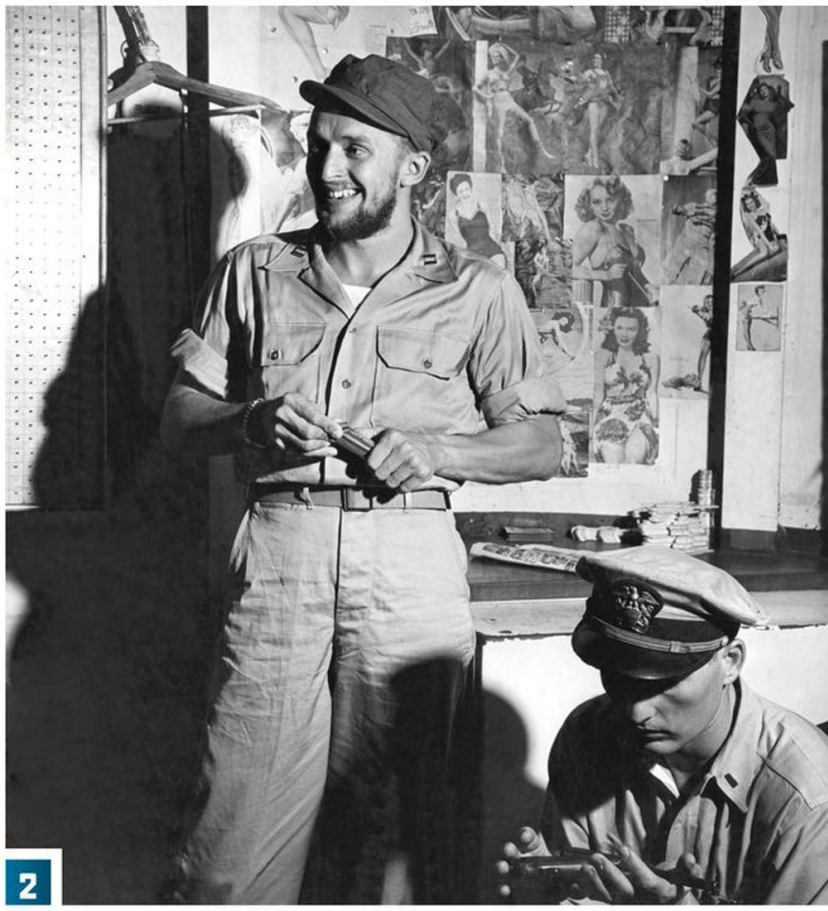
Unité	1er tour		2e tour		3e tour		Total
VF-17	F4U	152	F6F	161			313
VF-15	F6F	310					310
VF-2	F4F	17	F6F	245	F6F	0	262
VF-9	F4F	6	F6F	120	F6F	130,75	256,75
VF-18	F6F	74	F6F	176,5			250,5
VF-10	F4F	43	F6F	88	F4U	86	217
VF-5	F4F	79	F6F	93,5	F6F	14	186,5
VF-31	F6F	146,5	F6F	19			165,5
VF-30	F6F	49,83	F6F	110			159,83
VF-80	F6F	159,5					159,5
VF-20	F6F	158,16					158,16
VF-11	F4F	55	F6F	102			157
VF-8	F4F	5	F6F	151			156
VF-19	F6F	155					155
VF-16	F6F	136,5	F6F	18			154,5
VF-27	F4F	12	F6F	134			146
VF-14	F6F	138					138
VF-83	F6F	137					137
VBF-17	F6F	125					125
VF-6	F4F	64	F6F	37,83	F6F	20	21,83
VF-29	Atlantique	F6F	113		113		10
VF-3	F4F	52	F6F	55			107
VF-1	F6F	100	F6F	1			101
VF-21	F4F	59	F6F	41			100
VF-33	F6F	76,5	F6F	16			92,5
VF-84	F4U	92					92
VBF-83	F4U	91					91
VF-13	F6F	86					86
VF-82	F6F	85					85
VF-45	F6F	81,5					81,5
VBF-12	F6F	74					74
VF-7	F6F	72					72

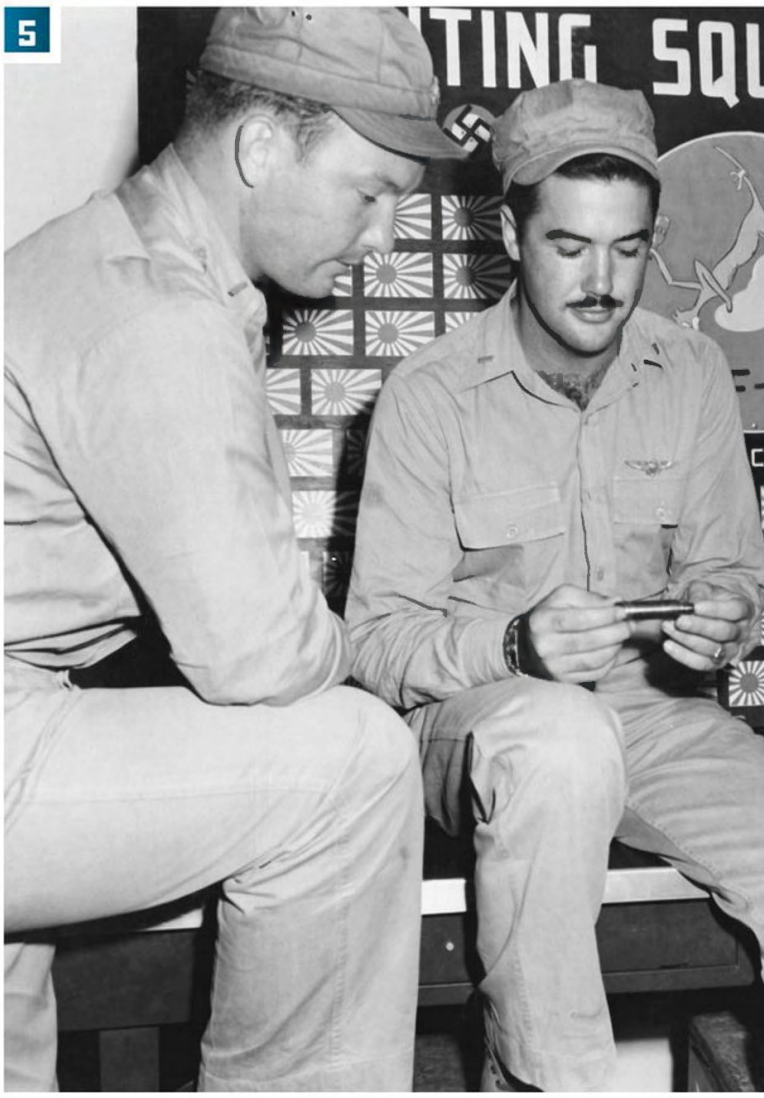
Unité	1er tour		2e tour		3e tour		Total
VF-12	F6F	20	F6F	51			71
VF-28	F4F	12	F6F	55			67
VF-50	F6F	61	F6F	2			63
VC-27	FM-2	62,5					62,5
VF-4	F4F	2	F6F	60			62
VF-22	F6F	6,66	F6F	50			56,66
VF-23	F6F	34,5	F6F	20			54,5
VBF-9	F6F	51					51
VF-51	F6F	50,5					50,5
VF(N)-44	F6F	47					47
VF(N)-41	F6F	46					46
VF-32	F6F	44	F6F	0			44
VF-72	F4F	44					44
VF-81	F6F	43					43
VF-26	Atlantique	FM-2	42		42		
VF-85	F4U	40					40
VF-24	F6F	34	F6F	3			37
VF-25	F6F	34	F6F	3			37
VBF-3	F6F	36					36
VF(N)-76	F6F	36					36
VF(N)-90	F6F	31					31
VF-40	F6F	20	F6F	9			29
VF-42	F4F	28,5					28,5
VF-46	F6F	27,75					27,75
VF-60	F6F	25					25
VF-38	F6F	22					22
VC-81	FM-2	22					22
VF-37	F6F	20					20
VOC-1	FM-2	20					20
VC-84	FM-2	20					20
VC-20	FM-2	18					18
VC-21	FM-2	18					18

VBF-6	FG-1	17					17
VC-3	FM-2	17					17
VC-10	FM-2	17					17
VC-75	FM-2	17					17
VC-93	FM-2	17					17
VC-5	FM-2	16					16
VC-80	FM-2	16					16
VBF-10	F4U	15					15
VF-49	F6F	14					14
VF-88	F6F	13					13
VC-88	FM-2	13					13
VF-86	F6F	12					12
VC-4	FM-2	12					12
VC-33	FM-2	12					12
VBF-85	F4U	10					10
VC-68	FM-2	10					10
VC-85	FM-2	10					10
VC-92	FM-2	10					10
VF-35	F6F	9					9
VF[N]-91	F6F	9					9
VF-34	F6F	0	F6F	8,5			8,5
VF[N]-77	F6F	8					8
VC-13	FM-2	8					8
VF-71	F4F	7,5					7,5
VF[N]-75	F4U	7					7
VBF-86	F4U	7					7
VC-90	FM-2	7					7
VC-94	FM-2	7					7

VBF-87	F6F	6					6
VC-87	FM-2	6					6
VC-96	FM-2	6					6
VBF-88	F6F	5					5
VF[N]-101	F4U	5					5
VOC-2	FM-2	5					5
VC-65	FM-2	5					5
VC-78	FM-2	4					4
VC-91	FM-2	4					4
VC-97	FM-2	4					4
VBF-1	FG-1	3					3
VF-74	F6F	2					2
VF[N]-78	F6F	2					2
VC-83	FM-2	2					2
VC-99	FM-2	2					2
VBF-16	F6F	1					1
VF-94	F6F	1					1
VC-11	FM-2	1					1
VC-22	FM-2	1					1
VC-23	FM-2	1					1
VC-63	FM-2	1					1
VC-66	FM-2	1					1
VC-86	FM-2	1					1
VC-98	FM-2	1					1
VF-39	F6F	0					0
VF-87	F6F	0					0
VBF-94	F4U	0					0

Nota bene
Tour d'opérations : il n'y a aucune corrélation avec une date quelconque ; un premier tour est un premier tour, qu'il ait commencé en 1942 ou en 1944. La différence entre deux tours d'opérations sur F6F est que le premier a été réalisé sur F6F-3 et le second sur F6F-5.
Matériel : en cas de mixité, il s'agit du type d'avion dominant.
Nombre d'as : ne sont dénombrés que les pilotes ayant obtenu au moins cinq victoires au sein de l'unité concernée ; ne sont donc pas comptés ceux qui étaient déjà as avant d'y être mutés ou qui le deviendront dans une autre unité. Il se peut, ainsi, qu'un pilote ayant remporté quatre victoires dans deux unités différentes ne soit pas recensé dans ce tableau.





1 David McCampbell, l'as des as de l'US Navy, pose fièrement après son combat du 21 octobre 1944 qui a porté son palmarès à 21 – trois jours plus tard, il en sera à 30.

2 Alex Vraciu raconte à ses camarades la manière dont il s'est évadé après avoir été abattu près de Clark Field et porté disparu pendant six semaines.

3 Tom Harris, à droite, devant le tableau des victoires de la VF-18 sur l'*Intrepid*. (Collection G. Pons)

4 Le *Lieutenant Commander* George C. Duncan reçoit la *Silver Star*.

5 De retour d'une mission sur Truk le 17 février 1944, « Big Mac » McWhorter (à gauche) regarde le projectile retrouvé intact dans l'avion du *Lieutenant (jg)* William P. Blackwell (3 vict.) ; à droite, le *Lieutenant (jg)* Marvin J. Franger (9 vict.).

6 L'as de la VF-50, Dan Rehm (6 vict. avec cette escadrille, total 9), vient partager le gâteau réalisé en l'honneur du *Lieutenant (jg)* R. J. Hall (à droite, la main sur la hanche), qui a réalisé le 3 000e appontage sur l'USS *Bataan* (CVL-29), le 3 juillet 1944. La VF-50 sera décommissionnée peu après.

BUNKER
HILL
VF

3

JADRON

6

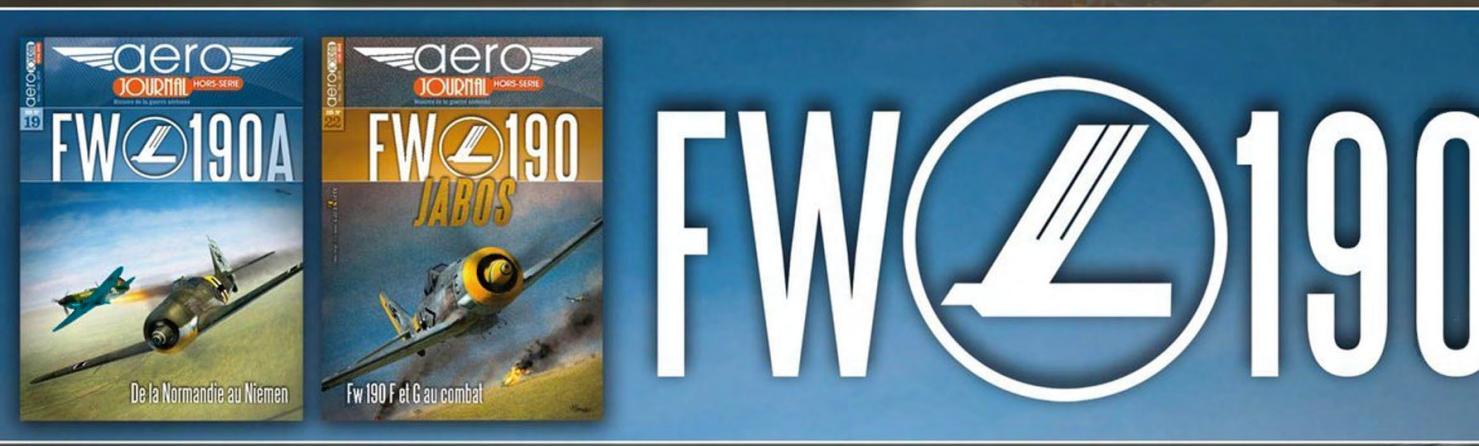
AirGroup 50
AGE
July 3, 1944
Lt(jg) D.R. Rehm

▲ Donald Runyon après son doublé du 8 août 1942.

◀ « Swede » Vejtasa à bord de son Wildcat arborant neuf drapeaux japonais, donc après sa dernière victoire du 13 novembre 1942.

aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-séries à (re)découvrir
www.caraktere.com



Renseignements : Caraktère - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France - Tél : +33 (0)4 42 21 06 76
www.caraktere.com

Les AS de l'US NAVY

DANS LA GUERRE DU PACIFIQUE 1941-1945

La notion d'as n'a jamais existé au sein de la Marine américaine, qui s'est d'ailleurs désintéressée de publier tout palmarès officiel. Néanmoins, les pilotes tenaient le leur scrupuleusement à jour, et les « pachas » n'hésitaient pas à recouvrir de petits drapeaux japonais une partie du château de leurs porte-avions. Moins médiatisés que leurs homologues de l'Air Force, les as de la Navy n'en ont pas moins activement participé à « venger Pearl Harbor ».

Avec ce hors-série, Christian-Jacques Ehrengardt vous entraîne de l'avènement du premier as au large de Rabaul en février 1942 jusqu'à la consécration des deux derniers au large de Kyûshû à quelques jours de la capitulation du Japon. C'est en raccourci le long chemin qu'aura dû parcourir la flotte américaine pour reconquérir tout le terrain perdu, une route parsemée de dangers et de pièges : la mer de Corail, Midway, Guadalcanal, Rabaul, Santa Cruz, Tarawa, Truk, les Mariannes, les Philippines, Okinawa et… les kamikazes. Autant d'occasions de décrocher cette cinquième victoire fatidique, mais aussi autant d'occasions de ne pas rentrer…

Ce hors-série, abondamment illustré (plus de 160 photos et une trentaine de profils en couleurs dus au talent de Jean-Marie Guillou), est émaillé de nombreux récits et anecdotes, selon la recette habituelle de l'auteur ; des biographies en hors-texte détaillent la carrière des pilotes les plus brillants, et les annexes comportent, notamment, la liste des as et le palmarès des unités.

Aérojournal Hors-série n°24 - Juillet - Août 2016

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 24H - F: 14,90 € - RD